OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 stycznia 1936 r.

SPIS

główniejszych artykułów, umieszczonych w Biuletynie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za rok 1936

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia** | **BULLETIN** de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia** | **MITTEILUNGEN** der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK IV | GDYNIA 15 stycznia 1935 r. | NR. 1/2

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Od Wydawnictwa

Do niniejszego numeru dołączamy spis główniejszych artykułów i notatek umieszczonych w Biuletynie w roku 1935.

Pozatem pozwalamy sobie zwrócić uwagę naszych Czytelników na nowo wprowadzony dział p. t. „Gdyński rynek owocowo - kolonjalny", który stale ukazywać się będzie w naszem piśmie i zawierać najaktualniejsze informacje z tej branży.

Rok 1935 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

Po szeregu poważnych sukcesów ostatnich lat szczególniej począwszy od 1933 r. rok sprawozdawczy przynosi również aczkolwiek już nieznaczny wzrost zamorskich obrotów towarowych portu gdyńskiego, wyrażających się liczbą *7.474.443,8 ton,* wobec 7.191.912,9 ton w roku 1934.

Nieznaczny ten *3,9%-owy wzrost* w porównaniu z poważnym 17,9-%owym wzrostem w roku 1934 w stosunku do ubiegłego 1933 r. na tle ogólnego spadku absolutnych liczb z obrotów naszego handlu zagranicznego, a nawet obniżeniu się obrotów zamorskich portu gdańskiego, wywołany został podobnie, jak i w latach ubiegłych pozycją towarów masowych. One to powodowały ten poważny wzrost obrotów lat ubiegłych i niekorzystne ukształtowanie się konjunktury kilku z nich, jak węgla eksportowego, koksu i drzewa tartego w roku sprawozdawczym, mimo wzrostu szeregu innych drobnicowych musiało skolei zaważyć na szali ogólnych obrotów zamorskich portu gdyńskiego.

Naogół podkreślić należałoby pewien moment stabilizacji obrotów portu, datujący się właściwie od początku 1934 r.

Dobra atmosfera współpracy obu portów polskiego obszaru celnego, dająca tak dobre wyniki w roku 1934, została niespodziewanie zakłócona na skutek zarządzeń finansowych Senatu W. M. Gdańska. Po dewaluacji guldena w dn. 1. V. 1935 r., ograniczeniach dewizowych (centrala dewiz) począwszy od dnia 11. VI. 1935 r., wytworzyła się sytuacja, zmuszająca Rząd polski do wydania obronnych zarządzeń. W rezultacie czego w dn. 18. VII. 1935 r. wydano rozporządzenie, że odprawy celne towarów oraz uiszczanie należności celnych za towary, sprowadzane z zagranicy na obszar R. P., nie będzie mogło odbywać się w urzędach celnych, położonych w obrębie Dyrekcji Ceł w Gdańsku. Stan ten jednak nie trwał długo, gdyż już w dn. 8. VIII. 35 r. nastąpiło porozumienie między Rządem polskim i Senatem W. M. Gdańska, mające na celu usunięcie ujemnego oddziaływania gdańskiej reglamentacji. Rozporządzenie Min. Skarbu z dn. 18. VII. 35 r. zostało cofnięte i zarządzono pobieranie ceł w Gdańsku w polskiej walucie. Niewątpliwie to naruszenie zgodnej współpracy obu portów polskiego obszaru celnego mogło wpłynąć na przesunięcie się pewnych aczkolwiek nielicznych ładunków drobnicy a zwłaszcza węgla z Gdańska do Gdyni. Tembardziej, że wyposażony przez śląskie koncerny węglowe we własne urządzenia przeładunkowe w znacznej mierze już zamortyzowane, ma węgiel eksportowy w Gdyni znacznie lepsze warunki pracy.

Nie mamy jeszcze absolutnie pewnych danych, czy konflikt włosko - abisyński mógł wpłynąć na pozyskanie przez Gdynię ładunków kierowanych dotychczas przez Triest dla państw, które, jak: Czechosłowacja, Austrja i Węgry były jego poważnymi klijentami. Pewnym sprawdzianem tej nowej akwizycji, który należy przyjąć z dużem zastrzeżeniem, będzie nieznaczny wzrost importu bawełny w Gdyni w 1935 r. — 84.381 ton, wobec 81.929 ton w 1934 roku.

W tranzycie port gdyński w roku 1935 nietylko nie utracił swej atrakcyjności, ale zwiększył ją nawet i to dość poważnie. Zwiększyła się zarówno wielkość, jak i różnorodność transportów tranzytowych. Wzrost ten można szacować na około 15%. Jest to tembardziej godne podkreślenia wobec nadal ostrej walki konkurencyjnej, stosowanej ze strony obcych zarządów portowych i kolejowych.

Poza Czechosłowacją, Rumunją, Austrją i Węgrami, które w coraz większym stopniu korzystają z usług portu gdyńskiego, ostatnio poczęły okazywać zainteresowanie portami polskiemi Jugosławja i Turcja.

Wobec braku ostatecznych dat statystycznych szczegółowa analiza obrotów zamorskich portu gdyńskiego przeprowadzona zostanie w następnym artykule. Tu podamy porównanie ogólnego importu i eksportu oraz parę ostatnich danych z poważniejszych pozycyj drobnicowych i masowych.

Import zamorski w roku sprawozdawczym wyrażający się liczbą *1.111.844,3 ton* wobec 991.545,— ton w 1934 roku wykazuje nieco mniejszy wzrost niż w roku 1934 w stosunku do 1933 r. Wyniósł on 12.1%, podczas gdy w r. 1934 — 13,8%. Najpoważniejszy wzrost na imporcie wykazuje pozycja rud różnych i wypałków pirytowych — 115.668 ton, wobec 26.551 ton w 1934 r. Wzrost prawie że 4½-krotny spowodowany został nietylko znaczną poprawą zatrudnienia hutnictwa polskiego, ale również wzmożeniem się importu tranzyt. wysokocennych rud przedewszystkiem dla Czechosłowacji. Dobre rezultaty dał również import złomu żelaznego (338.941 ton), wykazując 7,8%-owy wzrost. Wspaniale rozwija się import owoców świeżych. Importowano ich ogółem 68.888 ton, w tem samych pomarańczy — 39.460 ton. W porównaniu z rokiem 1934 import ten zwiększył się przeszło 2½-krotnie. Nieznaczne nadwyżki dał import ryżu surowego, fosforytów oraz bawełny. Spośród pozostałych ważniejszych towarów importowanych wykazują wzrost: herbata, kakao, żywica, śledzie solone i świeże, asfalt, garbniki, wełna oraz miedź. Poważnie natomiast obniżył się import nasion oleistych i tłuszczów roślinnych. Spadek ten spowodowany został ogólną naszą polityką handlową i rolniczą, mającą na celu wzmożenie produkcji krajowych nasion oleistych.

W przeciwieństwie do importu eksport zamorski wykazuje znacznie mniejszy, gdyż zaledwie *2,6%-owy wzrost.* To poważne osłabienie się tempa wzrostu eksportu z 18,5% w roku 1934 w porównaniu z 1933 r. ma swoje uzasadnienie przedewszystkiem w nieznacznem coprawda obniżeniu się 3-ch dominujących na eksporcie towarów masowych: węgla eksportowego, koksu i drzewa tartego. W liczbach absolutnych eksport zamorski w roku sprawozdawczym wyniósł *6.362.599,5 ton* wobec 6.200.367.9 ton w roku 1934. Najpoważniejsza część tej zwyżki eksportu przypada w pierwszym rzędzie na węgiel bunkrowy (wzrost 75,1%), reszta rozdziela się na szereg różnych pozycyj towarowych eksportu. Jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu i zarazem jeden z najwcześniejszych ładunków młodego portu gdyńskiego po raz pierwszy od chwili wywiezienia pierwszej tonny (1925 rok) węgiel eksportowy — wykazał w roku sprawozdawczym nieznaczny 2,6½-owy spadek. Trudno dziś orzec, czy spadek ten ma swoje źródło w trudnościach żeglugowych w basenie śródziemnomorskim, związanych z konfliktem włosko - abisyńskiem, czy też w przyczynach czysto gospodarczych. — Drugi z rzędu po grupie wytworów mineralnych najpoważniejszy artykuł eksportu zamorskiego — drzewo tarte, wykazuje bardzo nieznaczne odchylenie in minus (776 ton) w porównaniu z rokiem 1934.

Pomimo dobrych lokalnych warunków, eksport drzewa napotkał w końcu 1935 r. na pewne trudności w uzyskaniu odpowiedniego tonażu, co spowodowało przesunięcie szeregu ładunków na początek 1936 r. Niemniejszą przeszkodą była również robocizna droższa w Gdyni, niż w Gdańsku, co również spowodowało ucieczkę szeregu transportów do Gdańska. Do towarów, które wykazały ostatnio spadek należą spośród bardziej wartościowych: bekony, ptactwo bite, nawozy azotowe, oraz szyny kolejowe. Podkreślić natomiast należy wzrost w y w o z u: zboża (ok. 24.000 ton), mąki ryżowej, mąki pastewnej, jaj, cukru, tranzytowej soli potasowej, celulozy, oraz całego szeregu produktów hutnictwa polskiego, jak żelaza surowego, żelaza handlowego, cynku, blachy cynkowej i in. wyrobów żelaznych i metalowych.

Przechodząc skolei do omówienia najbardziej istotnych zmian, jakie zaszły na terenie organizacji handlu w Gdyni należałoby przedewszystkiem zwrócić szczególną uwagę na dalszy rozwój importu owoców południowych. Niemałe znaczenie mają tu powstałe w roku sprawozdawczym trzecie aukcje owocowe w Gdyni pod firmą: „Gdyńskie Targi Owocowe", których założycielami są: Chłodnia Portowa oraz Polski Związek Bekonowy. Drugim skolei artykułem tak bardzo związanym z portem gdyńskim jest bawełna. Rozpoczęte w latach ubiegłych prace nad zorganizowaniem arbitra-

żu bawełny w Gdyni nie zostały jeszcze ukończone.

Ostatnim efektem prac nad organizacją arbitrażu bawełny w Gdyni było ukonstytuowanie się „Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną", co powinno znacznie przyśpieszyć powołanie do życia tej instytucji arbitrażowej w Gdyni. Poza bawełną przeprowadzono w roku sprawozdawczym szereg prac przygotowawczych nad arbitrażem niemniej ważnego ostatnio dla Gdyni artykułu, jakim są obecnie skóry.

Bardzo ważnym przyczynkiem dla wzmożenia konkurencyjności portu gdyńskiego była uchwała konferencji Wschodnio - Azjatyckiej z dnia 1. VIII. 1935 r., dotycząca uznania Gdyni za port zasadniczy (base port) przy wysyłce towarów do szeregu portów Dalekiego Wschodu, jak portów Półwyspu Malajskiego, Chin, Japonji i wysp Filipińskich, a tem samem zrównania stawek frachtowych z Gdyni ze stawkami z Hamburga, Rotterdamu i Antwerpji. Zmiana ta wprowadzona została przez linję „Far East Line", reprezentowaną w Gdyni przez Polską Agencję Morską.

Reasumując ten przegląd, należałoby zwrócić uwagę na wzrost ilości linij regularnych obsługujących port gdyński z 47 (w roku 1934) na 50 linij (w roku 1935), w tem 14 linij polskich. — Wysuwając się w roku 1933 na czoło portów bałtyckich, port gdyński w roku 1935 stanowisko to nadal utrzymał, zajmując równocześnie pokaźne miejsce w szeregu największych portów świata. Tembardziej godnym szczególnego podkreślenia jest wzrost obrotów portu gdyńskiego na tle zmniejszenia się ogólnych obrotów handlu zagranicznego R. P. — Wobec braku odnośnych liczb dla Gdyni, dobrą ilustracją będą poniższe dane, dotyczące udziału ilościowego i wartościowego obu portów polskiego obszaru celnego (w %%-ach) w naszym handlu zagranicznym w latach 1934 i 1935 (w okresie 11 miesięcy): udział ilościowy: w 1934 r. — 72,2, w 1935 r. — 73,6, udział wartościowy: w 1934 r. — 60,7, w 1935 — 62,8. Pomimo kurczenia się naszej ogólnej wymiany towarowej z zagranicą odcinek morski, a wobec zmniejszenia się obrotów Gdańska, port gdyński spełnił swe zadanie w stosunku do gospodarstwa narodowego w zupełności.

Zygmunt Tymiński.

Rozwój regularnych połączeń okrętowych w r. 1935

Dopiero od paru lat datuje rozwój regularnych połączeń Gdyni, i rozwój ten przypada na właściwe lata kryzysowe. W roku sprawozdawczym do istniejących linij, mimo nieznacznej jeszcze — zmiany na lepsze konjunktury w przewozach morskich, port gdyński uzyskał 13 nowych połączeń linjowych, jak również rozgałęził i ulepszył niektóre z istniejących połączeń, przez zagęszczenie odjazdów, bezpośrednią ekspedycją jak w importowym tak w eksportowym kierunku, i t. p.

Na najbliższym odcinku bałtyckim zarysowało się największe ożywienie, które sprowadzić się da do następujących zmian:

W kierunku Finlandji zapanowało ożywienie frachtowe w związku z dobrą sytuacją finansową Finlandji. Dwie nowe linje zostały w tym kierunku uruchomione, obie z 14-dniowemi odjazdami:

1. Gdynia/Gdańsk — Kotka — Wiborg, linja towarzystwa Lübeck—Viborger Dampfschiffahrtsgesellschaft w Lubece, przyjmuje ładunki tylko w kierunku eksportowym do Finlandji. Makler: Lenczat & Co.

2. Gdynia/Gdańsk — porty Finlandji, linja armatorów E. Russ i H. M. Gehrkens w Hamburgu, przyjmuje również tylko ładunki eksportowe do Finlandji, gdyż w drodze powrotnej statki nie zawijają do Gdyni. Właściwemi portami przeznaczenia tej linji są Abo i Mäntyluoto, jednakże w miarę potrzeby statki zawijają również do innych portów południowej i zachodniej Finlandji.

W kierunku wschodniego brzegu Bałtyku S. A. Żegluga uruchomiła linję:

3. Gdynia/Gdańsk — Ryga — Liepaja — Kłajpeda. Linja ta, bez zawijania zawijania jednakże do Liepaji i Kłajpedy istniała w latach 1931 - 33, lecz z powodu braku ładunków została zlikwidowana. — Wznowiona obecnie linja stopniowo została rozszerzona na Liepaję i następnie na Kłajpedę, przewozy jej pomyślnie się rozwijają.

4. Gdynia/Gdańsk — Ryga — Lubeka, linja uruchomiona, a raczej wznowiona po pewnej przerwie przez Lübeck — Viborger Dampf. Ges. z odjazdami 14-dniowemi, zgłaszała swe statki tylko na redzie, nie mając dostatecznej ilości ładunku.

W kierunku portów wschodniej Szwecji S. A. Żegluga Polska uruchomiła linję:

5. Gdynia/Gdańsk — Norrköping — Stockholm. Odjazdy 10-dniowe, później 14-dniowe. Rozkład wspólny z A. B. Svenska Amerika Linien, która nadal utrzymuje linję do Stockholmu z odjazdami 10-dniowemi.

W kierunku portów północno - francuskich Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. uruchomiło linję pasażersko - dowozową:

6. Gdynia — Le Havre lub Cherbourg wzgl. Dover, z zawijaniem w miarę potrzeby do Antwerpji i Rotterdamu. Linja ta, z od-

jazdami 14 dniowemi, oparta jest o dowóz emigrantów, turystów i pasażerów zwykłych do portów wyjściowych dla ruchu południowo - atlantyckiego, któremi są dla tej linji Le Havre lub Cherbourg, Dover zaś przyjmuje pasażerów dla przewozu koleją do portów zaokrętowania ich do Ameryki Południowej. Linja jednakże rozwija się równocześnie jako frachtowa, eksportowa i importowa.

7. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam, linja dwutygodniowa Lübeck — Viborger Dampfschiffahrtsges. w Lubece, otwarta została z początkiem roku jako czwarte linjowe połączenie z Rotterdamem. Statek tej linji s/s „Wiborg" ma zazwyczaj towary tylko na wejściu, wracając do Rotterdamu w podróży okrężnej, bez zawijania do Gdyni.

W kierunku portów Śródziemnego morza powstały 3 nowe linje, w tem 2 do jego wschodniej części i 1 do środkowej:

8. Gdynia/Gdańsk — Alexandria — Jaffa/Haifa — Beyrouth i do innych portów Bliskiego Wschodu, w miarę potrzeby, uruchomiona przez Żeglugą Polską linja pięciotygodniowa (makler: Rothert & Kiłaczycki). — W miarę potrzeby statki tej linji zawijają również do portów Algieru i Grecji, oraz morza Czarnego. Linja powstała przez zafrachtowanie na okres ok. 2 lat jednego motorowca (m/s „Lewant" ex „Blaland") i jednego parowca (s/s „Sarmacja" ex „Smaland") od Svenska Orient Linien, która ośmioma własnemi statkami utrzymuje nadal wspólny rozkład jazdy z zafrachtowanemi przez Żeglugę Polską statkami. Zewnętrznie statki lewantyńskiej linji Żeglugi Polskiej różnią się od swych sióstr A. B. Svenska Orient Linien jedynie kominem z opaską w kolorach i z literą „Ż" towarzystwa „Żegluga Polska". Na razie niewiadomo, czy statki te po okresie frachtowania przejdą pod banderę polską, czy też wprowadzone zostaną na tę linję inne statki.

9. Gdynia/Gdańsk — Alexandria—Jaffa Haifa, linja założona przez nowoutworzone w Antwerpji tow. Żeglugowo - Ekspedycyjne „La Generale, S. A.". Odjazdy ustaliły się 2-3 tygodniowe, z przyjmowaniem ładunków tylko eksportowych (makler: Rummel & Burton). Statki te zawijają w kierunku wyjściowym również do Antwerpji i przyjmują ładunki do tego portu.

10. Gdynia — Genua — Neapol — Palermo — Catania, linja tow. żeglugowego S. A. N. I. S. (Italo - Somala) w Genui kursowała od początku roku jako 14 dniowa, z dwukrotnem zawijaniem do Gdyni w drodze z Italji i z powrotem, gdyż wkrótce po powstaniu linji jej końcowym portem stał się Stockholm i porty Finlandji, gdzie statki ładowały drzewo. Pod koniec roku, w związku z sankcjami działalność tej linji osłabła. Ma ona normalnie przewagę ładunków przewozowych do Gdyni (owoce południowe) nad wywozowemi, jednak stopniowo również wywóz na tej linji się rozwinął. Maklerem linji jest firma Rummel & Burton.

11. Gdynia/Gdańsk — porty Gulfu (zatoki Meksykańskiej) — linja armatora amerykańskiego Lykes Bres. Ripley Steamship Co w New Orleans. Odjazdy raz w miesiącu, jednakże w okresie importowym bawełny (zima) — częściej — Linja ta odrazu zaprowadziła bezpośrednie odjazdy w obie strony; faktycznie ma znaczną przewagę ładunków przywozowych, służąc głównie importowi bawełny amerykańskiej. Maklerem linji jest P. A. M. (Polska Agencja Morska). Linja ta jest drugą z kierunku zatoki Meksykańskiej.

12. Gdynia — Indje Brytyjskie (Karachi, Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon, oraz Bhavnagar i inne porty w miarę zgłoszenia ładunku), linja wspólna armatora norweskiego Wilh. Wilhelmsena i szwedzkiej A. S. O. K. (A. B. Ostasiatiska Kompaniet) w Göteborgu. Linja ta rozwijała się początkowo jako eksportowa, jednakże stopniowo wprowadziła również bezpośrednie zawijanie do Gdyni w kierunku importowym. Maklerem tej linji w Gdyni jest firma Bergenske Blt. Transp.

Najciekawszem zjawiskiem roku obok ożywienia komunikacji z portami Bliskiego Wschodu było wzrastające ożywienie w kierunku wschodniego wybrzeża Ameryki Południowej. Prócz statków dotąd kursujących Finska Syd, oraz motorowców szwedzkiej Johnson Line zaczęły się pojawiać w porcie motorowce norweskie linji Den Nerske Sydamerika Linje, choć odjazdy te jako linjowe jeszcze zgłoszone nie są. Wreszcie w listopadzie nastąpił pierwszy odjazd s/s „Wisła" do Ameryki Południowej z pełnym ładunkiem żelaza, drzewa i drobnicy. Jako drugi statek odchodzi w lutym s/s „Pułaski". Jest to:

13: Gdynia — Rio, Santos, Montevideo, Buenos Aires linja 6 tygodniowa, statkami Pol. Transatl. Tow. Okr. i Żeglugi Polskiej, S. A. Makler: Rothert & Kiłaczycki.

14. Gdynia/Gdańsk — Rotterdam, 2 razy w tygodniu, ładunki w obie strony, makler Wolff i Ska. Linja ta właściwie już istniała, w reprezentacji maklera Prove, który zachował i obecnie część statków do Rotterdamu („Argo"), natomiast statki tow. żeglugowego „Neptun" w Bremie odstąpił maklerskiej firmie Wolff i Ska. W rzeczywistości i przedtem były 2 linje a nie jedna.

Należy wspomnieć również o sezonowej linji, zgłoszonej przez Polską Agencję Morską w miesiącach jesiennych: statki chłodniowe zafrachtowane przez litewską centralną spółdzielnię mleczarską w drodze do Antwerpji zawijały przez 2 miesiące raz na tydzień z Kłajpedy do Gdyni, zabierając u nas dla Antwerpji ładunki drobnicy. Ruch ten zgóry zgłoszony był jako sezonowy.

Linja Gdynia/Gdańsk — Manchester Liverpool w roku sprawozdawczym nadzwyczaj ożywiła swe odjazdy z Gdyni (z jednego w miesiącu na jeden w tygodniu). Zjawisko to godne jest zanotowania obok notowań nowych linij, z których nie wszystkie zazwyczaj zdolne są utrzymać się przy życiu. Statki tej linji (det Forenede w Kopenhadze, makler F. G. Reinhold) miały wzrastającą ilość ładunku w przywozie i wywozie.

Również podkreślić należy, że w roku 1935 zagęściły się połączenia okrętowe Gdyni z Kłajpedą. Zwiększyła ilość rejsów z Gdyni do Kłajpedy szwedzka Svenska Amerika Linien (s/s „Marieholm"), który to statek zawija obecnie również do Visby. Linja Det Forenede: porty francuskie — Kopenhaga — Gdynia — Tallinn skierowała swe statki również z Gdyni do Kłajpedy.

Linja skombinowana W. Wilhelmsena i A. S. O. K. z portów zatoki Meksykańskiej do Gdyni już istniejąca jako tygodniowa, zgłosiła od sierpnia również odjazdy w tym kierunku — raz na miesiąc.

A. S. Żegluga Polska wzmocniła swe połączenia z Antwerpją i Rotterdamem, utrzymując na linji tych dwóch portów prócz „Śląska" i „Chorzowa" nowozbudowane „Puck" i „Hel".

Wreszcie (z całą pewnością „last not least") „S. A. Gdynia — Ameryka, linje Żeglugowe" uruchomiła we wrześniu nowy motorowiec szybkobieżny, w bałtyckich stosunkach, to znaczy w bezpośredniej komunikacji pomiędzy bałtyckiemi portami, włącznie z Danją i Norwegją a Ameryką statek — m/s „Piłsudski". Dopiero w nowym roku wejdzie na linję tegoż typu drugi statek m/s „Batory".

Jak przedstawia się udział polskiej bandery w rozwoju sieci linjowych połączeń Gdyni w ubiegłym roku?

Jest on bez wątpienia duży, jednakże poraz pierwszy wyraźnie jest raczej zakrojony **na przyszłość**. Istotnie, zgóry już wiemy, że w roku bieżącym zamierzamy uruchomić drugi szybkobieżny motorowiec transatlantycki, że na linji południowo — amerykańskiej będą kursować 3 statki, w tem conajmniej jeden pasażerski, że w kierunku Bliskiego Wschodu przygotowujemy się do podniesienia na razie bandery na 2 statkach linjowych, wreszcie, że uruchamiamy linję dowozową (makler Polska Agencja Morska) do portów zachodniej i południowej Szwecji. Ten program, który już jest na ¾ faktem, bynajmniej nie przesądza niemożliwości innych poczynań nie mających tak wyraźnie korzeni w planowej, mozolnej pracy 1935 r.

J. Klejnot - Turski

Handel Polski z kolonjami

Kryzys światowy, który od szeregu lat daje się we znaki gospodarce międzynarodowej — miał doniosły wpływ na kształtowanie się handlu zagranicznego państw.

Restrykcje importowe, cała gama ograniczeń przywozowych, rozbudowane prohibicyjnie ustawodawstwa celne — wytworzyły dla obrotu handlowego warunki trudne do przezwyciężenia.

Ten stan rzeczy musiał się odbić i na handlu polskim, powodując jego poważne skurczenie i zmieniając jego kierunki.

Handel polski bowiem do roku 1928, do ostatniego roku dobrej konjunktury, nastawiony był prawie wyłącznie na Europę. Nawet produkty egzotyczne, które normalnie winny być zakupywane u źródła w krajach kolonjalnych — dochodziły do nas w dużej części za pośrednictwem obcem. Kupiectwo nasze szło po linji najmniejszego oporu i zbywało towar tam gdzie był on przyjmowany we wszelkich ilościach i bez żadnych trudności, a więc w państwach europejskich. — Załamanie się dobrej konjunktury pociągnęło za sobą zamykanie się granic celnych dla naszych produktów a trudności płatnicze szeregu państw naszego kontynentu nie ułatwiały bynajmniej wymiany. Zmusiło to polskich eksporterów do szukania nowych dróg dla ekspansji handlowej, do szukania nowych rynków zbytu już nie w sąsiedztwie, lecz w krajach zamorskich, dotychczas nam mało znanych.

Bo też te z produktów, których już Europa nie mogła lub nie chciała zakupić — Ameryka, Azja i Afryka choć częściowo mogły jeszcze wchłonąć.

W rezultacie handel zagraniczny Polski w okresie obecnego kryzysu zmienia swe nastawienie. Gdy w 1928 r. Europa odbierała 97,3% naszego wywozu (wszystkie cyfry poniższe obliczone są w stosunku do obrotów w wartości) i dostarczała nam 77,1% naszego przywozu, to w latach następnych udział ten stale się kurczy. Mianowicie w 1929 r. wywieźliśmy do Europy 95,3%, w 1930 r. — 94,9%, w 1931 r. — 94,1%, w 1932 r. — 93,9%, w 1933 r. — 92,2%, w 1934 r. — 87%, a w pierwszych 9 miesiącach 1935 r. nawet już tylko 83,5%. Podobnie maleje i udział Europy w przywozie do Polski. W 1929 r. wynosił on 77,2%, w 1933 r. — 69%, w 1934 r. — 64%, utrzymując się prawie na tymże poziomie w 1935 r.

Rynki zamorskie natomiast coraz większą odgrywać zaczynają rolę w naszych obrotach z zagranicą. Eksport polski np. do Azji wzrósł z 1,3% całego wywozu w 1928 r.,

do 3,4% w 1934 r. i do 4,6% w pierwszych 3 kwartałach 1935 r. Liczby te dla Ameryki Północnej, Środkowej i Południowej) wynoszą 1,2%, 6,2% i 7,9%, dla Afryki — 0,2 proc., 1,4 proc. i 1,9 proc. Toż samo obserwujemy i przy imporcie do Polski. Azja dostarczyła nam towarów w 1928 r. w granicach 3,6% naszego przywozu, w 1934 r. — 6,8%, a w 3-ch kwartałach 1935 r. — 7,5%. Udział Ameryki wyniósł w odnośnych latach — 17,7%, 21,5% i 20,8%, Afryki — 0,9%, 4,2% i tyleż prawie w 1935 r., zaś Oceanji — 0,7%, 3,5% i 2,7%. Zaznaczyć należy, że Oceanja w polskim wywozie nie odgrywa prawie żadnej roli.

Oczywiście że jeśli chodzi o ścisłe porównanie roku 1935 z latami poprzedniemi, to będzie to możliwe dopiero po uzyskaniu cyfr za cały rok.

Ponieważ dziś mówi się w świecie dużo o kolonjach jako o dopełnieniu oblicza gospodarczego państw europejskich, postarajmy się zanalizować handel Polski z kolonjami. — Handel ten bowiem dla Gdyni ma doniosłe znaczenie, gdyż rozwój jego otworzy nowe szerokie horyzonty dla ekspansji gospodarczej w skali światowej z dużą korzyścią dla naszego portu.

Pod pojęcie kolonij podporządkujemy tu wszystkie posiadłości zamorskie mocarstw (protektoraty, kolonje, mandaty), wyłączając jedynie t. zw. mandaty A (Syrję, Palestynę, i t. p.) oraz Dominja angielskie.

Jak więc handel ten się kształtuje?

Przy niniejszej analizie weźmiemy za podstawę rok 1934, uzyskanie bowiem cyfr, obrazujących udział naszych portów w handlu kolonjalnym w roku bieżącym — było niemożliwe. Przywóz i wywóz do kolonij przedstawiał się w 1934 roku jak następuje:

	Przywóz			Wywóz		
	ogólny	przez Gdynię i przez Gdańsk		ogólny	przez Gdynię i przez Gdańsk	
	(w tys. złotych)					
AZJA.						
Cejlon	2,455	1,872	570	40	28	12
Indje Brytańskie	26,004	20,365	5,234	8,223	4,003	3,760
Indje Holenderskie	17,662	9,819	6,857	434	244	79
Kolonje i posiadłości francuskie w Azji	12	9	3	69	35	19
Kolonje portugalskie w Azji	164	164	—	0	—	—
Państwa pod protektoratem i kolonje brytańskie na Malakka	932	736	163	394	378	4
AFRYKA.						
Afryka półn. francuska	2,175	605	1,512	4,502	2,516	1,877
Kolonje i mandaty belg. w Afryce	559	490	42	20	17	1
Tanger - Marokko	—	—	—	45	10	11
Inne kraje oddzielnie niewymienione Afryki:						
1) Północnej	268	0	268	421	144	25
2) Równik. - Wschodniej	714	531	130	326	165	130
3) Równik. - Zachodniej	6,625	5,520	1,071	771	276	266
4) Południowej	142	87	33	1,813	615	947
AMERYKA POŁUDNIOWA						
Gujana francuska	—	—	—	—	—	—
Gujana holenderska	2	—	—	1	1	—
Kolonje brytańskie	35	31	—	0	—	—
OCEANJA.						
Oceanja brytańska	22	22	—	—	—	—
Oceanja francuska	61	61	—	—	—	—
Oceanja St. Zjednocz.	31	30	—	—	—	—
Razem	57 863	40 342	15 883	17 059	8 432	7 131

Jak to wskazuje tablica powyższa przywóz z kolonij do Polski w r. 1934 wyniósł 57.863 tys. zł, wywóz zaś 17.069 tys. zł. Saldo w obrocie z kolonjami jest więc wybitnie ujemne.

Największe obroty robimy z Azją, skąd przywieźliśmy za 47.229 tys. zł., lecz dokąd wywieźliśmy tylko za 9.160 tys. zł. Z Afryką bilans nasz przedstawia się korzystniej: import 10.483 tys. zł., eksport 7.898 tys. zł. — Z kolonij Ameryki Południowej i Oceanji przywozimy niewiele (37 tys. zł i 114 tys. zł), nie lokując tam prawie żadnych wyrobów polskich.

Na tle całego naszego bilansu handlowego, handel kolonjalny przedstawia się więc bardzo skromnie. Przywóz wprawdzie osiąga 7,2% ogólnego importu do Polski, wywóz jednak do kolonij zamyka się udziałem zaledwie 1,7%. Oczywiście zdobycie tych ryn-

ków jest dla nas nakazem chwili, choćby ze względu na konieczność zrównoważenia z temi terenami naszego bilansu, co nie jest rzeczą niemożliwą, zważywszy że są to rzeczy bardzo rozległe i chłonne na towary tańsze.

Jakąż rolę w obrotach z kolonjami odgrywają nasze porty?

Stwierdzić tu należy, że Gdynia wysuwa się przed Gdańskiem zdecydowanie na pierwsze miejsce w przywozie, zachowując równocześnie lekką przewagę i w wywozie. — Mianowicie przywóz przez Gdynię osiągnął 40.342 tys. zł., gdy przez Gdańsk 15.841 tys. zł. Wywóz przez Gdynię stanowił 8.432 tys. zł., a przez Gdańsk 7.131 tys. zł. Wynika z tego, że młody port polski w 1934 r. przejął 71,1% importu z kolonij, oraz 49,4% eksportu do kolonij. Gdynia zatem potrafiła nastawić się na rynki egzotyczne, przystosować się do wymagań obrotów z temi rynkami, przygotować się do wielkiej roli w zdobywaniu przez handel polski nowych zamorskich odbiorców dla naszych towarów.

A że zarówno Gdynia jak i Gdańsk odpowiadają już dziś przeznaczeniu swemu, dowodzi tego fakt, że oba porty obsługują 97,2% całego importu kolonjalnego do Polski, oraz 91,2% wywozu do nich.

Po zapoznaniu się z ogólnym obrotem z kolonjami oraz z rolą portów polskich, przejdźmy do omówienia rodzaju produktów, które z kolonij sprowadzamy i które tam wysyłamy.

Najwięcej, jak już wiemy importujemy z Azji.

Cejlon dostarcza nam przedewszystkiem herbatę (za 2.014 tys. zł), następnie koprę (220 tys.), kauczuk (97 tys.), włókno kokosowe, cynamon, kakao. Wywozimy tam jedynie trochę mebli giętych i rur.

Wymiana z Indjami brytańskiemi jest najbardziej ożywiona. Przywozimy stamtąd ryż (6.527 tys. zł.), bawełnę (6.085 tys.), jutę (4.296 tys.), kauczuk surowy (2.924 tys.), orzechy ziemne (1.705 tys.), herbatę (1.206 tys.), rycynę, szellak, kopale i inne żywice naturalne, cynę, sznurki z włókien kokosowych, koprę, pieprz czarny i biały, skóry bydlęce, karakułowe i inne, rośliny garbarskie, następnie w mniejszych już ilościach siemię lniane, sezamowe, kawę, kakao, kardamon, ziele angielskie, cynamon, trzcinę bambusową, fiber, wszelkie gumy, muszle morskie, różne rudy, trochę wełny owczej, sisalu, włókna kokosowego, mleka kauczukowego i drewna egzotycznego. W eksporcie naszym do Indyj na pierwsze miejsce wysuwają się: rudy żelazne i stalowe (3.110 tys. zł.), tkaniny wełniane (1.366 tys. zł.) oraz trochę półwełnianych i bawełnianych. Następnie idzie cukier (788 tys. zł), dykty klejone przeważnie olszowe (871 tys. zł.), meble gięte, papier, przędza wełniana, za 870 tys. zł., metali nieszlachetnych i wyrobów z nich, wreszcie trochę przetworów chemicznych i farmaceutycznych, drzewa budulcowego, stożków kapeluszowych i guzików.

Z Indyj Holenderskich przywozimy również sporo porównawczo do innych kolonij. Dostarczyły nam Indje te w 1934 r. przedewszystkiem wielkie ilości kopry (za 10.159 tys. zł.), na drugiem miejscu dopiero stoją: herbata (1.257 tys. zł.), pieprz czarny i biały (1.060 tys.), liście tytoniowe (1.131 tys.), kauczuk surowy (1.168 tys.), cyna (1.185 tys.) — Pozatem na trzeciem miejscu idą: ziarna palmowe, kawa, cynamon, szellak, kopale, fiber, kakao, muszle morskie, sisal, włókno i sznurki z włókien kokosowych, kwiat i gałka muszkatułowa, oraz trochę orzechów ziemnych, ziela angielskiego, orzechów kamiennych, trzciny bambusowej i rafji.

Wywóz nasz do Indyj Holenderskich jest skromny. W 1934 r. wyeksportowaliśmy tam mebli giętych za 79 tys. zł., przetworów chemicznych i farmaceutycznych za 70 tys., blachy żelaznej i rur za 175 tys., stożków kapeluszowych za 57 tys., dykt klejonych za 44 tys. zł.

Kolonje i posiadłości francuskie w Azji żadnej roli w polskim handlu zamorskim nie odgrywają. Wywieźliśmy tam jedynie znaczniejszą ilość mebli giętych (za 65 tys. zł.)

Kolonje portugalskie w Azji dostarczyły jedynie orzechów ziemnych (za 164 tys. zł).

Jeśli chodzi o państwa pod protektoratem i kolonje brytańskie na Malakka — to otrzymaliśmy stamtąd prawie wyłącznie kauczuk surowy (za 875 tys. zł.), pozatem trochę tapioki, sago, arrowrootu, manjoku. Wywieźliśmy znaczniejsze ilości węgla (328 tys. zł.) i mebli giętych.

Afryka Północna francuska dostarczyła Polsce przedewszystkiem fosforytów (za 831 tys zł.), następnie lufy, morszczyny (za 662 tys. zł.), rudy żelaznej (za 347 tys. zł.), wreszcie daktyli, skór głównie bydlęcych, muszli morskich, trochę wina, gąbek, kauczuku, drewna egzotycznego. Wchłonęła natomiast po Indjach Brytańskich największą ilość naszego wywozu kolonjalnego. Mianowicie sprzedaliśmy tam węgla za 1.784 tys. zł., cukru za 248 tys., tkanin wełnianych, półwełnianych, bielizny i odzieży za 730 tys. zł, drzewa napółobrobionego za 737 tys., dykt klejonych za 322 tys., mebli giętych za 133 tys., świec za 126 tys., trochę przyborów sanitarnych, rur, naczyń blaszanych emaljowanych.

Z kolonij i mandatów belgijskich w Afryce czerpiemy bawełnę (347 tys. zł.), szellak, kopale, miedź. Wywóz do tych krajów, jak i do Tangeru, jest nieznaczny.

Do pozostałych kolonij Afryki Północnej dostarczyliśmy głównie rur (za 193 tys. zł), węgla (za 90 tys. zł), karbidu (za 55 tys. zł.), naczyń blaszanych emaljowanych. —

Jedynym produktem importowanym była ruda żelazna (za 268 tys. zł.)

Afryka Równikowo - Wschodnio zaopatrywała nas w koński ząb (za 130 tys. zł.), kakao (108 tys. zł.), sisal (123 tys. zł.), orzechy ziemne (88 tys. zł.), następnie w gumy wszelkie, drewno egzotyczne, goździki i kwiat goździkowy, rośliny garbarskie. Do tych kolonij szły m. in. nasze meble gięte, gliceryna.

Z Afryki Równikowo - Zachodniej sprowadzamy w pierwszym rzędzie kakao (za 3.000 tys. zł.), ziarna palmowe (za 2.027 tys.), orzechy ziemne (952 tys.), następnie banany, trochę kawy, włókien kokosowych, drzewa egzotycznego. Znaczny był import skór bydlęcych (za 235 tys. zł.) Wywieźliśmy tam naczyń blaszanych emaljow. za 193 tys. zł., drzewa napółobrobionego za 270 tys. zł., karbidu za 140 tys. zł., węgla za 90 tys. zł., nieco rur, mąki żytniej, wyrobów włókienniczych.

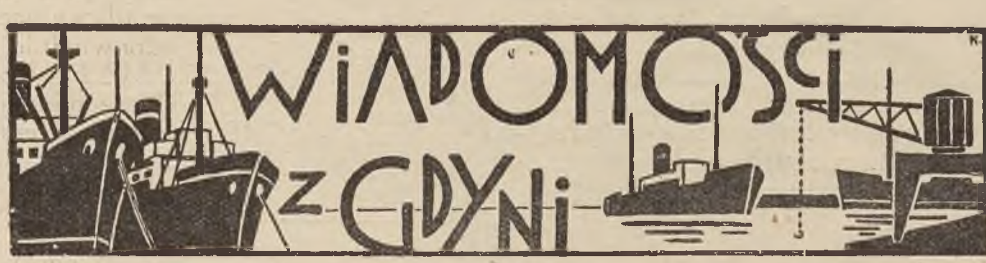
Wreszcie kolonje Afryki Południowej wywiozły do Polski rafję, rośliny garbarskie, morele, brzoskwinie, oraz importowały z Polski przedewszystkiem poważne ilości rur żelaznych i stalowych (za 1.221 tys. zł.), wszelkiej tarcicy za 124 tys., różnych narzędzi rolniczych za 93 tys., naczyń blaszanych emaljowanych za 64 tys., oraz glicerynę i trochę tkanin bawełnianych.

Pozostałe kraje nie miały już decydującego wpływu na nasze obroty z kolonjami. Jedynie z kolonij brytańskich w Ameryce Połudn. przywieźliśmy za 31 tys. zł. fok i kretów, reszta przywozu jest rozdrobniona.

Jak z powyższego przeglądu widać, najpojemniejszemi rynkami zbytu dla polskiego wywozu są obecnie kolonje Afryki Północnej francuskiej, Afryki Południowej i Indje Brytańskie.

Zwiększenie dotychczasowego zbytu w tych kolonjach, w których polski towar jest już znany oraz rozwinięcie eksportu na obszarach jeszcze nie opanowanych przez nasz handel — jest zadaniem na najbliższą przyszłość.

Kazimierz Jeziorański.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 10 bm. odbyło się posiedzenie Prezydjum naszej Izby pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora.

Na porządku dziennym obrad Prezydjum znajdowały się sprawy z zakresu wewnętrznej organizacji Izby, jak również sprawy, dotyczące zagadnień natury gospodarczej.

Na wstępie Prezydjum przyjęło do wiadomości sprawozdanie Wicedyrektora Izby Mgr. Józefa Kawczyńskiego z sytuacji finansowej Izby w roku ubiegłym, która to sytuacja naogół kształtowała się pomyślnie. Następnie Prezydjum ustaliło listę 5 kandydatów na członków Tymczasowej Rady Portu w osobach Prezesa Izby p. Stanisława Tora, Wiceprezesa Izby p. Feliksa Kollata oraz Radców Izby pp. Juljana Rummla, Inż. Napoleona Korzona i Andrzeja Cienciały. Z tych pięciu kandydatów Pan Minister Przemysłu i Handlu powoła na rok bieżący dwóch członków Tymczasowej Rady Portu z ramienia Izby.

Dalej Prezydujm ustaliło kandydatury na sędziów honorowych Izby, które będą przedłożone najbliższemu Plenarnemu Zebraniu. Prezydjum również uchwaliło przedłożyć Plenarnemu Zebraniu wniosek o nominację na korespondenta Izby Dra Stefana Goldmana, dyrektora gdańskiego oddziału Centrali Rolników w Poznaniu. Wreszcie Prezydjum zatwierdziło regulamin obrad Sekcyj Izbowych.

Przechodząc do zagadnień natury ogólnogospodarczej, sprecyzowało Prezydjum stanowisko Izby do sprawy przeniesienia siedziby Instytutu Bałtyckiego do Gdyni, oraz utworzenia przez Instytut Morskiego Archiwum Gospodarczego. Do obu tych spraw Prezydjum ustosunkowało się pozytywnie, wychodząc z założenia, że działalność Instytutu Bałtyckiego z siedzibą w Gdyni, jak również będącego w stadjum prac organizacyjnych Morskiego Archiwum Gospodarczego, na wzór istniejących już zagranicą instytucyj o podobnym charakterze przyczyni się do pogłębienia wiadomości wśród sfer gospodarczych w dziedzinie zjawisk gospodarczych, związanych z handlem morskim, komunikacją morską i przemysłem osiadłym w porcie. Mieć również należy na uwadze, że istnienie w Gdyni Morskiego Archiwum Gospodarczego przyczyni się, ze względu naześrodkowanie w nim danych, niezbędnych dla praktycznej działalności sfer zainteresowanych, do usprawnienia i racjonalizacji tej działalności.

W dalszym ciągu swych obrad Prezydjum wysłuchało referatu Wiceprezesa Izby Inż.

Dziedziula w sprawie podziału Pomorza na dwie strefy przy zastosowaniu obniżek taryf kolejowych na przewóz węgla. W związku z tym podziałem północna część Pomorza uzyskała warunki bardziej pomyślne niż część południowa. W związku z tem Prezydjum postanowiło, aby Izba przedstawiła w specjalnym memorjale Ministrowi Komunikacji stan sprawy, jaki zaistniał w związku z podziałem Pomorza na strefy, podkreślając w nim konieczność równomiernego zastosowania zniżek taryfowych w odniesieniu do przewozu miału dla celów przemysłowych.

Wreszcie Prezydjum omówiło sprawę udziału Izby i jej Radców w Kongresie Izb Przemysłowo - Handlowych, który ma się odbyć w Warszawie w lutym r. b. Ustalono mianowicie, że członkowie Prezydjum Izby i Przewodniczący Komisyj Izbowych zaznajomią się z całokształtem materjałów, przedkładanych na Kongres przez poszczególne Izby i ustalą ewentualny udział swój w dyskusji nad omawianemi na Kongresie zagadnieniami.

Pozatem Prezydjum uchwaliło zwołać Plenarne Zebranie Izby na dzień 30 stycznia r. b.

POLSKI PAROWÓZ DO CHIN A URZĄDZENIA PRZEŁADUNKOWE GDYNI.

W końcu listopada 1935 r. w Porcie Gdyńskim odbył się załadunek wysoce ciekawy: Fabryka H. Cegielski w Poznaniu wysłała do Chin pierwszy (próbny) parowóz dla Tow. Kolejowego „Kiangnan Railways Company Limited" w Shanghaju. Dotychczas eksportowaliśmy przez Gdynię do Dalekiego Wschodu przeważnie żelazo handlowe (blachy, żelazo profilowe i drut). Parowóz firmy H. Cegielski jest pierwszą dużą maszyną, pierwszą znaczną sztuką towaru szlachetnego, wyekspedjowaną na Daleki Wschód.

Ekspedycję załatwiła Polska Agencja Morska, właściwy załadunek parowozu wykonała Stocznia Gdyńska za pomocą swego dźwigu pływającego, w obecności specjalnie delegowanego inżyniera firmy H. Cegielski.

Przeładunek odbył się zupełnie pomyślnie i zajął razem ok. 5 godzin, licząc od rozpoczęcia pracy dźwigu do jej ukończenia. Czas ten obejmuje nietylko właściwy załadunek (podniesienie lokomotywy z toru, przeniesienie jej do statku i opuszczenie do ładowni okrętowej), lecz i pracę przygotowawczą (olinowanie i zawieszenie na haku dźwigu) oraz uboczną (holowanie dźwigu).

Był to szczególnie pouczający przykład przeładunku drobnicowego. Coprawda, ciężar tej „drobnicy" wynosił 55 ton, przewyższając o 10% nośność dźwigu, lecz pomimo to ładunek należał do tak zwanej „drobnicy" (niemieckie określenie — „Stückgut" jest dokładniejsze). Znaczenie tego przykładu jest dwojakie.

Po pierwsze unaocznił on jak dalece Port nasz umie wykorzystać swoje skromne środki techniczne, zastępując brakujące potężne wyposażenie mechaniczne dobrą wolą i nakładem pracy. Jest to cecha wysoce chwalebna i pożyteczna, atoli niepodobna na niej polegać na dłuższą metę.

Po drugie, wyjawił on w każdym szczególe wykonanego przeładunku, jak słabe jeszcze jest wyposażenie Portu Gdyńskiego, w szczególności, że brakuje w nim pływającego dźwigu przeładunkowego o dużej nośności. Rzeczywiście, gdyby szło o przeładunek parowozu 70-tonowego, to już nie mógłby wchodzić w rachubę dźwig Stoczni Gdyńskiej, a należałoby albo sprowadzić z Gdańska „Długiego Henryka", albo uskutecznić przeładunek w Gdańsku (dźwig Stoczni Gdyńskiej posiada nośność 50 ton). Znowuż dla ciężarów mniejszych, lecz przeładowywanych w większych ilościach (naprz. partje maszyn w opakowaniach 9 — 10 t.), gdy kwestja czasu odgrywa znaczną albo decydującą rolę — koniecznem jest posiadanie pływającego dźwigu o znacznej nośności i odpowiedniej szybkości ruchów, które powinne być bardzo precyzyjne i rozmaite (poza podnoszeniem i opuszczaniem ciężaru także obrót i wypad oraz nieodzowny własny napęd pontonu).

Opisany przykład wskazuje na to, że nowoczesny port wymaga urządzeń, które nietylko pod względem ilości i sprawności, lecz i pod względem siły i mocy mogą wystarczyć dla pokrycia najwyższego możliwego, nie zaś przeciętnego wzgl. przewidzianego zapotrzebowania. W szeregu warunków, stanowiących o sile przyciągającej (konkurencyjności) portu, ta zasada jest jednym z najważniejszych.

Al. Grodziński.

BUDOWA PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu podpisało umowę z Konsorcjum Francusko - Polskiem na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi, której wykonanie przewidziane jest w okresie 2 lat.

Port ten posiadać będzie powierzchnię wodną 14 ha ujętą w basen ograniczony falochronami od strony zachodniej o długości 760 mtr. i od strony wschodniej o długości 320 m oraz molo wewnętrzne o dług. 160 m, dzielące basen na 2 części. W basenie tym przewidziana jest budowa 4 pomostów drewnianych, z których 3 mniejsze służyć mają dla kutrów rybackich, a jeden większy dla statków żeglugi przybrzeżnej. W ciągu r. b. przy budowie pow. portu wykonane zostaną mola zewnętrzne, ubezpieczenie brzegów, bocznica kolejowa i droga kołowa.

URUCHOMIENIE NOWEGO MAGAZYNU W PORCIE.

Dnia 10 bm. uruchomiony został nowowybudowany magazyn Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem“ przy ul. Polskiej, pomiędzy magazynami firmy „Pantarei“ i Monopolu Tytoniowego. Jest to magazyn murowany piętrowy, częściowo podpiwniczony. Długość jego wynosi 41 m a szerokość 30 m, posiada 1.239 m² powierzchni użytkowej oraz 830 m² powierzchni na biura, garaże i pomieszczenia gospodarcze.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. GRUDNIU 1935 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu grudniu 1935 r. *641.012,9* ton wobec 729.284,9 ton w m. listopadzie 1935 r. oraz 672.432,1 ton w m. grudniu 1934 r.

Ostatni miesiąc 1935 roku wykazuje 13,7%-owy spadek w porównaniu z ubiegłym miesiącem listopadem br. oraz nieznaczny 4,6%-owy spadek w stosunku do m. grudnia 1934 r.

Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski — 149.278,9 ton oraz wywóz zamorski — 491.734 ton.

Przywóz zamorski (149.278,9 ton) w miesiącu sprawozdawczym jest rekordowym importem w okresie całego 1935 roku. Poprzedni rekordowy import miał miejsce w miesiącu marcu 1935 r. (138.588,6 ton). W porównaniu z importem ub. mies. listopada br. (11.435,6 ton) mies. sprawozdawczy wykazuje wzrost 33,9% oraz w stosunku do mies. grudnia 1934 r. — wzrost 63,3%. Nawet w porównaniu z ubiegłym rekordowym importem w mies. marcu 1935 r. import w m. grudniu 1935 r. wykazuje 7,7%-owy wzrost.

Ten poważny wzrost zawdzięczać należy przedewszystkiem czterem pozycjom towarowym: złomu żelaznego, fosforytów, owoców świeżych i bawełny. Import złomu żelaznego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł rekordową liczbę 48.684 ton wobec 25.386 t. w mies. listopadzie r. b. (wzrost 91,8%). Datujący się już od szeregu miesięcy wzrost złomu żelaza ma swoje uzasadnienie w znacznej poprawie stanu zatrudnienia hutnictwa polskiego w roku ubiegłym (1935 r.) i wzrostowi ładunków tranzytowych, kierowanych głównie do Czechosłowacji. Odpowiednikiem wzrostu wytwórczości hutniczej jest wzmożenie się eksportu produktów hutniczych, który w roku 1935 osiągnie również rekordowe wyniki. Import fosforytów (21.950 ton) w mies. grudniu 1935 r. wykazał wzrost prawie że 3½-krotny w porównaniu z ubiegłym mies. listopadem (6.502 t.) Związany on jest w przeważnej mierze z krajowemi fabrykami nawozów sztucznych, dla których jest podstawowym surowcem. W miesiącu grudniu każdorazowo rozpoczyna się sezon na owoce południowe. Początek tego sezonu zapowiedział się bardzo dobrze. Import owoców świeżych wzrósł prawie że trzykrotnie w porównaniu z ub. mies. listopadem (12.409 t. wobec 4.712 t. w listopadzie). Po owocach najcenniejszym artykułem, który w grudniu 1935 r. wykazał rekordowy przywóz jest bawełna surowa. Przywieziono jej 13.100 ton wobec 9.940 ton w listopadzie tegoż roku. Podkreślić należy tu pewien udział tranzytu, który również wykazuje poważny wzrost. Do towarów, które wykazały wzrost w imporcie w stopniu nieco mniejszym należą: tłuszcze zwierz. sur. 189,8 t. (1.610 t.), garbniki — 1.446 t. (989 t.), skóry — 2.509 t. (1.826 t.), wełna — 2.577 t. (1.125 t.), juta — 2.323 t. (2.095 t.), celuloza — 1.186 t. (600 t.), owoce suszone — 851 t. (742 t.), szmaty — 676 t. (606 t.), wyroby żelazne i metalowe — 385 t. (307 t.), maszyny, aparaty i części — 849 t. (261 t.), oraz herbata — 136 t. (101 t.), Bardzo poważnie wzrósł również import pirytów — 5.060 t. wobec braku w mies. listopadzie.

Do pozycyj towarowych, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek należą: ryż surowy — 17 t. (250 t.), orzechy i migdały 153 t. (278 t.), kakao — 203 t. (1.132 t.), korzenie — 137 t. (152 t.), żywica — 196 t. (1.391 t.), śledzie solone — 1.266 t. (5.378 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 12.673 t. (25.588 t.), tran — 427 t. (876 t.), siarka — 181 t. (1.028 t.), przędza bawełniana — 76 t. (109 t.), kauczuk — 461 t. (876 t.), papier — 1.034 t. (1.651 t.), miedź — 678 t. (859 t.), cynk — brak w m. grudniu (102 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 594 t. (604 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. grudniu 1935 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Grudzień 1935 r.	Grudzień 1934 r.
Ryż surowy	17	36
owoce świeże	12.409	4.571
owoce suszone	851	1.079
konserwy owocowe	—	26
orzechy i migdały	153	105
kawa	134	189
kakao	203	788
herbata	136	55
korzenie	137	69
nasiona oleiste	5.345	5.241
nasiona różne	124	12
rośliny i mater. roślinne	4	1
żywica	196	606
śledzie świeże	500	—
śledzie solone	1.266	174
rudy różne i wypałki pirytowe	12.673	2.902
piryty	5.060	660
oleje	158	166

smoła i smary	27	7
asfalt	—	36
tłuszcze i oleje roślinne	774	230
tłuszcze zwierz. sur.	1.898	531
tran	427	189
napoje alkohol. i wina	102	467
tytoń	2	81
siarka	181	212
przetwory chemiczne	288	459
farby	253	62
garbniki	1.446	529
fosforyty	21.950	9.871
sól potasowa	2.850	3.909
skóry	2.509	2.374
wełna	2.577	1.797
odpadki wełny	69	25
przędza wełniana	63	29
bawełna	13.100	7.194
odpadki bawełny	66	69
przędza bawełniana	76	33
len, konopie, sisal i inne włókna roślinne	95	96
juta	2.323	691
szmaty	676	437
kauczuk	461	160
wyroby gumowe	69	17
papier	1.034	677
papa, tektura	15	242
celuloza	1.186	398
żelazo surowe	260	—
metale różne	168	76
złom żelazny	48.684	34.816
miedź	678	596
cyna	50	18
cynk	—	5
wyroby żelazne i metal.	385	682
maszyny aparaty i części	849	187
części wagonów i lokomotyw	594	—
samochody, motocykle i części	61	17
różne	3.667	7.548
Razem	*149.279*	*91.396*

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (491.734 ton), wykazuje spadek w porównaniu z ubiegłym miesiącem listopadem (617.849,3 ton) oraz mies. grudniem 1934 roku (581.036,5 ton).

Spadek w porównaniu z ubiegłym miesiącem wyniósł 20,4% oraz w stosunku do mies. grudnia 1934 r. — 15,3%. Spadek ten spowodowała najpoważniejsza grupa artykułów wywozowych — węgiel eksportowy i bunkrowy. — Miesiąc sprawozdawczy w przeciwieństwie do importu jest jednym z najniższych wśród całego 1935 roku. W liczbach absolutnych ilość wymienionego węgla eksportowego wyniesie 372.416 ton wobec 485.295 ton w m. listopadzie 1935 r. węgla bunkrowego zaś 33.609 ton (44.344 ton). Jest to jedna z najniższych liczb eksportu węgla przez port gdyński. Wzrósł natomiast wywóz koksu z 7.920 ton (w listopadzie) na 16.015 ton (w m. grudniu 1935 r.) Poza węglem uległy obniżeniu następujące pozycje towarowe eksportu: mąka pastewna — 1.689 t. (3.020 t.), mąka — brak (128 t.), ryż — 68 t. (100 t.), nasiona i rośliny — 328 t. (679 t.), bekony — 1.364 t. (1.692 t.), jaja — 265 t. (1.685 t.), masło — 29 t. (983 t.), sól — 30 t. (208 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 148 t. (255 t.), przetwory mięsne 484 t. (1.014 t.), cukier — 6.010 t. (12.700 t.), makuchy — 4.653 t. (5.222 t.), soda — 527 t. (966 t.), saletra — 348 t. (3.877 t.), tkaniny — 459 t. (177 t.), wyr. z drzewa 430 t. (710 t.), papier — 889 t. (1.078 t.), celuloza — 1.300 t. (2.077 t.), żelazo surowe — brak (500 t.), wyroby żelazne i metalowe — 3.371 t. (4.926 t.), rury żeliwne, żelazne i stalowe — 1.650 t. (3.480 t.), oraz cynk — 730 t. (858 t.) Wśród powyższych wielu bardzo cennych pozycyj towarowych budzić musi pewne zastrzeżenia i zwrócić baczniejszą uwagę poważny spadek wywozu artykułów hodowlanych, jak bekonów, jaj, masła i przetworów mięsnych. Naogół ilość oraz wielkość tych pozycyj eksportu jest dość poważna. Jest natomiast cały szereg pozycyj eksportu, które wykazały wzrost: słód — 1.988 t. (1.563 t.), owoce świeże — 186 t. (27 t.), ptactwo bite — 272 t. (203 t.), cement — 970 t. (261 t.), koks — 16.015 t. (7.920 t.), melasa — 131 t. (brak), karbid — 408 t. (275 t.), biel cynkowa — 323 t. (269 t.), tranzytowa sól potasowa — 2.092 t. (411 t.), drzewo tarte — 19.069 t. (11.055 t.), dykty i forniery — 1.372 t. (1.345 t.), wyroby koszykarskie — 141 t. (41 t.), żelazo handlowe — 7.225 t. (6.580 t.) oraz blacha cynkowa — 559 t. (256 t.) Nieco korzystniej przedstawia się w miesiącu sprawozdawczym eksport drzewa tartego. Wobec braku odpowiedniej ilości statków pewne transporty tarcicy przesunięte zostały do wysłania dopiero na styczeń 1936 r.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w mies. grudniu 1935 r. w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r. poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Grudzień 1935 r.	Grudzień 1934 r.
Zboże	—	314
strączkowe	47	28
mąka ryżowa	150	—
mąka pastewna	1.689	1.115
mąka	—	517
ryż	68	85
słód	1.988	1.096
owoce świeże	186	30
konserwy owocowe	28	1
nasiona i rośliny	328	590
szynki i inne peklowane	179	401
bekony	1.364	1.618
ptactwo bite	272	234
jaja	265	570
masło	29	9

cement	970	900
sól	50	623
rudy różne	—	722
węgiel eksportowy	372.416	477.415
węgiel bunkrowy	33.609	27.818
koks	16.015	25.753
oleje i parafina	5	8
tłuszcze zwierzęce surowe	148	15
przetwory mięsne	484	71
cukier	6.010	8.944
napoje alkoholowe	2	3
spirytus	45	87
makuchy	4.653	2.191
melasa	131	—
soda	527	325
karbid	408	108
farby	14	—
biel cynkowa	323	52
mączka kostna	—	240
sól potasowa	2.092	2.370
saletra	348	—
nawozy azotowe	5.082	10
skóry	32	4
tkaniny	459	431
bawełna i odpadki	141	25
bale i słupy	49	426
drzewo tarte	19.069	5.532
wyroby z drzewa	430	354
klepki	190	4
dykty i forniery	1.372	520
meble gięte	355	309
wyroby koszykarskie	141	8
papier	889	723
papa, tektura	153	895
celuloza	1.300	1
żelazo handlowe	7.225	—
metale różne	289	4.333
wyr. żelazne i metalowe	3.371	4.660
szyny kolejowe	16	4.556
rury żeliwne, żelazne i stalowe	1.650	405
cynk	730	1.351
blacha cynkowa	559	547
różne	3.389	2.290
Razem	*491.734*	*581.037*

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności. — Przyszło bowiem 428 statków (463) o pojemności 396.844 n. r. t. (425.713 n. r. t.), wyszło zaś 433 statki (443) o pojemności 391.117 n. r. t. (429.873 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Norwegja — 4, Niemcy — 5, Danja — 6, Stany Zjednoczone Am. Półn. — 7, Finlandja — 8, Grecja — 9, Włochy — 10 itd., wykazując korzystne przegrupowanie się Anglji z 4-go miejsca (w listopadzie) na 3-e (w grudniu), na niekorzyść Niemiec, które z 3-go miejsca (w listopadzie) przesunęły się obecnie na 5-e, Norwegji z 6-go miejsca (w listopadzie) na 4-e (w grudniu).

Odbiciem konfliktu włosko-abisyńskiego jest poważne przesunięcie się bander państw śródziemnomorskich: Włoch i Grecji.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w grudniu 1935 r. wyniósł 927,2 n. r. t. (910,8 n. r. t.)

Poważnej obniżce uległa średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie gdyńskim z 68 (w listopadzie) na 47 (w grudniu).

Średni postój statku wyniósł 50,2 godzin wobec 48,6 godzin w listopadzie 1935 r.

Ruch statków w miesiącu grudniu 1935 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
Polska	49	50.802	48	50.526
W. M. Gdańsk	4	2.715	4	2.715
Anglja	23	41.570	27	46.440
Danja	61	36.453	62	33.643
Estonja	11	3.487	9	3.064
Finlandja	15	17.975	17	19.344
Grecja	2	4.988	4	11.281
Holandja	10	5.301	13	7.063
Jugosławja	1	3.205	—	—
Łotwa	7	6.602	5	5.030
Niemcy	66	43.575	64	37.010
Norwegja	37	41.821	36	41.440
Rumunja	2	4.509	2	4.509
Stany Zjedn. Am. P.	9	29.271	9	29.271
Szwecja	125	91.651	128	89.594
Włochy	3	8.828	2	6.096
Z. S. R. R.	3	4.091	3	4.091
Razem	428	396.844	433	391.117

Ruch pasażerów osłabł nadal bardzo poważnie. Przyjechało bowiem pasażerów ogółem 378 osób (441), w tem: z Anglji — 89 osób, Belgji — 28, Finlandji — 2, Szwecji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 240, Danji — 8, Litwy — 1, Holandji — 4, Estonji — 1, Wysp Kanaryjskich — 2, Hiszpanji — 1 oraz via W. M. Gdańsk — 1. Wyjechało zaś 789 pasażerów (1.011), w tem: do Anglji — 23 osoby, Francji — 574, Stanów Zjedn. Am. P. — 184, Norwegji — 5, Szwecji — 2 oraz via W. M. Gdańsk — 1.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC LISTOPAD I GRUDZIEŃ 1935 R. WEDŁUG DANYCH POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ.

Węgiel.

Eksport węgla z Gdyni i Gdańska był w miesiącu listopadzie szczególnie ożywiony i to przedewszystkiem do portów włoskich oraz innych śródziemnomorskich. Stawki frachtowe w tym kierunku wykazały pewien wzrost ze względu na oczekiwane sankcje, tak, że statki 7-8000 tonnowe do zachodnich portów włoskich można było otrzymać po stawce sh 10/3, a 5000 ton po sh 11/3. Te staw-

ki frachtowe w połowie miesiąca listopada wykazały wzrost o dalsze 6d.

Liczne ładunki 5-6000 ton odpłynęły z przeznaczeniem do Piräus, Aleksandrji. Bony i Algieru.

Z wzrostem stawki frachtowej w tym kierunku wzmocnił się równocześnie rynek frachtowy dla innych krajów. Tak np. stawki za węgiel do Północnej Francji wzrosły o fr. fr. 1,— za to., do Belgji zaś o 6d. do 9d. Jeśli w październiku można było jeszcze otrzymać statek 3.000 ton do Antwerpji za sh 4/— do 4/3 to już w miesiącu listopadzie płacono za statek tej samej wielkości sh 4/9.

Pewną tendencję zwyżkową wykazały stawki frachtowe do Szwecji a mianowicie o sh 1/—, np. w październiku płacono za 3000 ton do Stockholmu sh 4/—, gdy tymczasem w listopadzie płacono już sh 5/—. W niektórych wypadkach osiągano nawet stawki wyższe i to za statki terminowe. Eksport do Szwecji i Danji był bardzo ożywiony, gdyż kopalnie chciały jeszcze wykorzystać swój tegoroczny kontyngent. Prócz tego odprawiono mniejsze statki węglowe od 1—1200 ton do Islandji. Dalej poszukiwany był również tonaż terminowy od 1500—1800 ton do portów południowo - fińskich, gdzie także stosunkowo otrzymywano wysokie stawki a mianowicie sh 5/9 za to.

W miesiącu grudniu dał się odczuć znaczny zwrot w eksporcie. Co się tyczy Włoch, to w międzyczasie uchwalono sankcje ograniczyły bardzo eksport, ponieważ w tym kierunku wolno było odprawiać jedynie statki z ładunkiem, który był kompensacją za statki „Piłsudski" i „Batory". Ze względu na znaczny wzrost stawek frachtowych do Włoch, armatorzy wykazali wielkie zainteresowanie dla tych ładunków, jednakże z wyżej wymienionych powodów (sankcje) ilość ładunków była ograniczona i wykazał się zbyt wielki nadmiar tonażu. Skutkiem tego stawki frachtowe obniżyły się jak np. do Włoch Zachodnich do sh 10/— a nawet w połowie grudnia już z łatwością można było otrzymać tonaż każdej wielkości po sh 9/—. To samo można również powiedzieć o innych portach śródziemnomorskich jak: Aleksandrja. Piräus i o portach Morza Adrjatyckiego.

Stawki frachtowe do portów Morza Północnego i Bałtyckiego pozostały niezmienione, gdyż tutaj zaznaczył się pewien brak tonażu, który został spowodowany przez wzrost eksportu zboża z Gdańska i innych portów bałtyckich do portów Morza Północnego. Prócz tego dość duża ilość statków była zainteresowana w ładunkach drzewnych, gdyż fińscy i szwedzcy eksporterzy drzewa starają się przed zakończeniem sezonu opróżnić swoje składy. wobec tego płacą stosunkowo wyższe stawki.

Nadmienić należy jeszcze o eksporcie węgla do Ameryki Południowej, który również pozostaje pod wpływem sytuacyj politycznych. Tutaj płacono z początkiem listopada za 8000 ton do Buenos Aires sh 11/— a z końcem tego miesiąca sh 10/6, zaś z początkiem grudnia odprawiono 2 statki około 8000 ton już tylko po sh 10/—.

Sumując powyższe dane dochodzimy do wniosku, że w porównaniu z rokiem poprzednim zaznaczył się ogólny spadek eksportu węgla w roku bieżącym gdyż wywóz do Irlandji zupełnie ustał, ponadto zaś znane kontrakty między polskiemi kopalniami i Anglją doprowadziły do ustalenia pewnych granic w eksporcie węgla i skutkiem tego nie można było tyle towaru sprzedać, ażeby zadość uczynić zapotrzebowaniom rynkowym. Znaczne zapotrzebowanie polskiego węgla okazały również kraje skandynawskie, Ameryka Południowa i Las Palmas. Spowodu wyżej przytoczonych kontraktów kopalnie polskie nie mogły jednak uwzględnić ogólnego zapotrzebowania. — Byłoby zatem wskazane, by w roku 1936 starały się kopalnie o rozszerzenie eksportu.

Cukier.

W miesiącu listopadzie i grudniu eksportowano około 10.000 ton do portów południowo fińskich i Wazy. Stawki frachtowe do Południowej Finlandji wynosiły dla partji 1.200 ton z początkiem listopada sh 6/—, by później jednak w ślad ogólnych tendencyj zwyżkowych na rynku frachtowym, podnieść się na 6/3 a nawet 6/6. Około 10.000 ton eksportowano pozatem jeszcze do Hull.

Amoniak.

Eksport amoniaku do Hiszpanji z chwilą zawarcia traktatu handlowego między Polską a Hiszpanją został znowu znacznie ożywiony w drugiej połowie listopada. Wywóz utrzymał się jednak tylko do początku grudnia, gdyż później nie można było otrzymać dalszych kontyngentów eksportowych na ten rok. Przypuszczalnie ożywi się znowu wywóz w styczniu 1936 r. Godny uwagi jest jeszcze eksport większej ilości amoniaku do Japonji (ca. 8.000 ton).

Sole potasowe.

Towar ten jak zwykle corocznie eksportowany jest do portów południowo - fińskich i to w ilościach około 6 — 8.000 ton, przewożonych statkami linij regularnych.

Kartofle.

Należałoby jeszcze wymienić eksport kartofli, który przedewszystkiem skierowany był do Hiszpanji. Włoch i Malty i to w partjach około 500 ton, załadowanych również na statki linij regularnych w Gdyni. — Prócz tego warto wspomnieć jeszcze o mniejszych partjach do Anglji.

Zboże.

Uwzględniając początek sezonu, zauważa się znaczny wzrost eksportu zboża w listopadzie i grudniu. Największym odbiorcą była Belgja. W listopadzie np. eksportowano tylko z Gdańska do Antwerpji 35.000 ton a w grudniu 25.000 ton.

Stawki frachtowe wynosiły sh 3/6 w zł. za ciężkie zboże a sh 4/— w zł. za lekkie zboże.

Drzewo.

Frachtowanie drzewa ucierpiało do pewnego stopnia pod wpływem zmniejszonych dowozów z Polski i to dotyczy przedewszystkiem drzewa miękkiego. Mimo to jednak dał się zauważyć pewień wzrost stawek frachtowych do różnych portów i to za drzewo twarde około sh 2/— a za drzewo miękkie około sh 3/— do 4/—.

KURSY JĘZYKA FRANCUSKIEGO. W GDYNI.

Staraniem oświatowego stowarzyszenia francuskiego „Alliance française" organizowane są na terenie Gdyni kursy języka francuskiego. Kursy te podzielone zostały na trzy oddziały w zależności od zaawansowania słuchaczów w znajomości języka francuskiego. Pierwszy okres nauczania rozpoczynający się w zależności od oddziału w dniach 10, 13 i 14 stycznia, trwać będzie do dnia 1 czerwca br. Słuchacze kursów będą mogli po zdaniu egzaminu w końcu okresów nauczania otrzymywać świadectwa, wydawane przez Komitet Alliance Française. Świadectwa te będą zaopatrzone w pieczęć Konsulatu Francuskiego w Gdyni.

Informacji udzielają i zapisy przyjmują Konsulat Francuski w Gdyni — Kamienna Góra, ul. Sienkiewicza 36 oraz konsorcjum francusko - polskie, ul. 10 Lutego.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W GRUDNIU.

Grudniowy ruch w porcie gdańskim pod względem tonażu statków naogół był nieco słabszy niż w listopadzie tegoż roku, jednakże znacznie intensywniejszy niż w grudniu 1934 roku. Spadek ruchu z listopada na grudzień jest zjawiskiem normalnem, w przejściu od najruchliwszych jesiennych miesięcy roku do najspokojniejszych — stycznia i lutego. Wzrost ruchu w grudniu wobec grudnia poprzedniego roku przy równoczesnej mniejszej ogólnej liczbie dla ruchu tonażu w całym roku 1935 wobec całego roku 1934 świadczy o poprawie sytuacji, tembardziej że przecież grudzień 1935 roku nie miał tak znacznego eksportu węgla jak grudzień 1934 roku.

Ogółem weszło w grudniu do Gdańska statków morskich 352 o łącznej pojemności 247.694 t. r. netto, w tem z ładunkiem 155 statków z 114.730 t. r. n. pojemności, próżnych 184 statki z 124.812 t. r. n. pojemności i jako do portu ukrycia, zaprowiantowania lub bunkrowania 13 statków z 8.152 t. r. n. pojemności. Wyszło z portu statków morskich 350 z 233.139 t. r. n. pojemności, w tem z ładunkiem 316 z 198. 682 t. r. n., próżnych 19 z 24.810 t. r. n. pojemności i jako z portu ukrycia, zaprowiantowania, lub bunkrowania 15 z 9.647 t. r. n. pojemności.

Ruch ten był na wejściu o 13 statków i 10.904 t. r. n. pojemności ładunkowej większy niż w listopadzie i na wyjściu o 27 statków i 37.178 t. r. n. mniejszy niż w listopadzie.

Względem grudnia 1934 r. wzrost ruchu jest bardzo znaczny: 44 statki z 46.203 t. r. n. na wejściu i 41 statków z 47.982 t. r. n. na wyjściu, co przy uwzględnieniu spadku eksportu węgla względem okresu przed rokiem daje tem wyraźniejszy obraz ożywienia, które zapanowało obecnie.

Na pierwszem miejscu w ruchu okrętowym stały statki niemieckie — 111 z 54.421 t. r. n., na drugiem duńskie — 61 z 47.533 t., dalej szwedzkie — 59 z 35.543 t., fińskie — 13 z 21.434 t., norweskie — 29 z 20.731 t. i t. d.

URZĄD ROZRACHUNKOWY W GDAŃSKU DLA OBROTÓW Z RZESZĄ NIEMIECKĄ.

Protokół w sprawie przeprowadzenia umowy polsko - niemieckiej, który wszedł w życie 20 listopada 1935 r. i pozostaje w mocy przez czas trwania umowy z Niemcami, przewiduje utworzenie przy Banku W. M. Gdańska Urzędu rozrachunkowego, który jedynie będzie uprawniony do wydawania zaświadczeń rozrachunkowych na przywóz dokonywany z Niemiec przez firmy gdańskie i na wywóz tylko w ramach działu W. M. Gdańska w polskim planie wywozowym. Bezpośredni rozrachunek Urzędu tego z Niem. Kasą Rozrachunkową jest niemożliwy. Rozporządzanie kontem rozrachunkowem w Niem. Kasie przysługuje wyłącznie Pol. Tow. Handlu Kompensacyjnego. W Banku W. M. Gdańska Towarzystwo to posiada swoje konto w złotych. Opłaty pobierane przez Urząd gdański są takie same, jak w Polsce.



STAN UNIERUCHOMIENIA ŚWIATOWEGO TONAŻU Z KOŃCEM 1935 R.

Stan unieruchomienia światowej floty handlowej wykazuje dalsze zmniejszenie, co widać z następującego zestawienia z latami poprzedniemi:

na 1 stycznia	1932	11.604.000
„	1933	14.592.000
„	1934	10.726.000
„	1935	6.507.000
na 1 grudnia	1935	4.847.000

t. r. brutto tonażu unieruchomionego.

Jak widać w ostatnim roku tempo „odunieruchamiania" i rozbiórki na złom najwidoczniej słabnie. Zjawisko to wymaga uspakajającego komentarza. Na ostatnią liczbę składają się bowiem takie pozycje jak unieruchomiony tonaż Stanów Zjednoczonych A. P., który zajmuje prawie połowę światowej liczby, bo aż 2.395.000 ton. Otóż ten tonaż, pozostały po pamiętnych pierwszych latach powojennych, prawdopodobnie nigdy już nie będzie uruchomiony, ale i na rozbiórkę oddaje się bardzo powoli. Poza tym olbrzymim tonażem najwięcej tonażu unieruchomionego posiada Anglja (795 tys. ton), Francja (486 tys. ton), Włochy (207 tys. ton), Holandja (165 tys. ton), Niemcy (150 tys. t.) i Grecja (132 tys. ton). —

OBRÓT TOWAROWY W PORCIE SZCZECIŃSKIM W R. 1935.

Po pomyślnym roku 1934 port szczeciński miał znów wzrost ruchu w roku 1935. Według danych prowizorycznych obrót towarowy sięgnął 6,1 milj. ton, co stanowi 97% obrotu towarowego roku 1913.

W roku 1934 osiągnięto poziom obrotu 5.725 t. co stanowiło 92% poziomu roku 1913. Wzrost w ostatnim roku obrotu towarowego portu wynosi względem roku poprzedniego okrągło 7%, co jest przez miejscowe koła uważane za wynik bardzo dobry. Jedynie odczuwać się ma duży brak drobnicowych ładunków co zresztą jest dziś zjawiskiem powszechnem.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W ROKU 1935.

Rozwój ruchu statków w porcie Antwerpji w roku 1935 uwydatnia się najlepiej z zestawienia liczb, dotyczących tego ruchu z ruchem w latach poprzednich.

Odnośne liczby przedstawiają się w sposób następujący:

	Ilość statków	Tonaż	Tonaż przeciętny statku	Stosunek % do r. 1929 (1929—100%)
1913	7.056	14.146.819	2.005	—
1921	8.076	12.980.874	1.607	—
1922	8.323	15.050.182	1.803	—
1929	11.582	24.325.103	2.100	100%
1930	11.002	23.465.452	2.133	96,4%
1931	10.559	22.388.342	2.120	92 %
1932	9.407	19.666.678	2.091	80,8%
1933	9.841	20.439.195	2.077	84 %
1934	10.305	20.536.384	1.993	84,4%
1935	11.125	22.041.022	1.981	90,6%

Z zestawienia tego wynika, że ruch statków w Antwerpji wykazuje stały wzrost po depresji roku 1932. Zwrócić przytem należy uwagę na fakt, że rok 1935 tak pod względem ilości tonażu jak i ilości statków wykazał wzrost znaczniejszy, niż w obu latach poprzednich. Mianowicie w porównaniu z rokiem 1932 tonaż wzrósł o 12% a ilość statków nawet o 18,2%. W stosunku do roku 1934 ilość statków wzrosła o 820, zaś tonaż o 1.504.638 t. r. n. co stanowi wzrost 8% względnie 7,3%.

Na ogólną ilość 11.125 statków, które zawinęły do portu w roku 1935 było pod banderą angielską 3.049 statków o łącznej pojemności 5.349.259 t. r. n., drugie miejsce pod względem ilości statków zajęła bandera niemiecka — 2.293 statków, ogólny tonaż tych statków jednak był wyższy niż statków angielskich, a mianowicie — 5.944.092 t. r. n., trzecie miejsce zajęły statki holenderskie — 1.441 o pojemności 1.360.578 t. r. n., czwarte norweskie 765 statków o pojemności 1.570.091 t. r. n., piąte — francuskie — 688 statków o pojemności 1936.897 t. r. n., szóste szwedzkie — 622 statki o pojemności 822.704 t. r. n., siódme belgijskie — 578 statków o pojemności 975.967 t. r. n., ósme duńskie — 507 statków o pojemności 798.325 t. r. n. i t. d.

ESTOŃSKA FLOTA HANDLOWA W ROKU 1935.

Na 1-go stycznia 1936 r. estońska marynarka handlowa obejmowała tonaż o pojemności ogólnej 143.000 ton rej. brutto. Rok 1935 uważany jest za dość pomyślny dla żeglugi estońskiej, której stan zatrudnienia względem roku poprzedniego znacznie się poprawił. Estońska flota z przyczyn klimatycznych unieruchamia zimą znaczną część swego tonażu,

jednakże w roku bieżącym unieruchomienie będzie mniejsze aniżeli w latach poprzednich.

W ciągu roku 1935 stan floty zwiększył się o 20 statków, w tej liczbie 16 parowców o pojemności 24.744 t. r. br., skreślono 18 mniejszych statków z 5.075 t. r. br., wobec czego wzrost wyniósł 16.669 t., czyli 13% względem stanu z przed roku.

BUDŻET FRANCUSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ NA ROK 1936.

W parlamencie francuskim zatwierdzono budżet marynarki handlowej na rok 1936 w wysokości 819.500.000 franków. W roku 1935 budżet wynosił 758.811.000 fr., w roku 1934 625.639.000 franków.

Na subwencje dla linjowej żeglugi z powyższej sumy na rok 1936 przewiduje się 466.345.000 fr., w tem 226.458.000 fr dla Compagnie Generale Transatlantique i 202.500.000 fr. dla Messageries Maritimes. Wysokość subwencji dla Co Generale Transatlantique tłumaczy się amortyzacją kosztów budowy s/s „Normandie“, gwarantowanych przez państwo; Messageries Maritimes otrzymują tą samą kwotę co w roku ubiegłym.

Niewielką subwencję, w porównaniu z powyższemi, bo tylko 24.507.000 fr. otrzymuje Compagnie de Navigation Sud-Atlantique, a to dlatego, że utrzymuje linję, po wypadku z „L. Atlantique“, dwoma przestarzałemi parowcami. Po uruchomieniu nowego statku, którego budowa rozpocznie się niebawem, subwencja dla tego towarzystwa będzie znacznie zwiększona.

„BALTONIA“ ZOSTANIE SPRZEDANA.

Oddawna już krążyły pogłoski o tem, że dobrze w Gdyni znany statek Anglo-Baltic Line s/s „Baltonia“ zostanie sprzedany i zastąpiony innym statkiem. Obecnie „The Scandinavian Shipping Gazette“ potwierdza te pogłoski, podając przy sposobności ciekawą historję tego statku.

S/s „Baltonia“ został zbudowany w roku 1902 w Middlesbrough dla Elder Dempster Co; nazywał się początkowo „Akabo“ i był przeznaczony dla linji zachodnio-afrykańskiej tego towarzystwa. Swojemi danemi konstrukcyjnemi i urządzeniem wewnętrznem statek odpowiadał wymogom żeglugi do portów zachodniej Afryki. Dopiero w roku 1926 statek został sprzedany United Baltic Corporation dla jej linji Anglo - Baltic. Statek ma pojemność brutto 3.314 t., nośność 4.774 t. D. W., jest jednośrubowy i szybkość drogowa jego wynosi 13 węzłów. Wygodne są urządzenia kabinowe statku, które niegdyś odpowiadać musiały warunkom przewozu pasażerów na wodach kolonjalnych.

NOWE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE KSIĘGOWANIA NALEŻNOŚCI FRACHTOWYCH.

Konferencja żeglugowa Indyj Holenderskich wprowadziła obecnie nowe postanowienia, dotyczące księgowania zgóry należności frachtowych, oraz klauzuli ryzyka wojennego. Otóż obecnie wszystkie księgowania frachtów winny zawierać zaprowadzoną od października klauzulę wojenną. Również nie wolno frachtów księgować zgóry dalej jak na przeciąg jednego miesiąca, nie włączając miesiąca bieżącego. Postanowienie ostatnie działało już od lipca ub. r., jednakże obecnie przyjęło ono charakter klauzuli stałej, dotyczącej księgowania frachtów. — Nowością jest jednak zwolnienie udziałowców konferencji od obowiązku uwzględniania klauzuli wojennej w ich notowaniach frachtowych. Linje więc mogą w dowolnej formie, ukrytej, lub jawnej, uwzględniać klauzulę wojenną w swych notowaniach frachtowych dla klientów.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANA ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE ZWROTU CŁA PRZY WYWOZIE ZBÓŻ.

W Nr. 95 „Dzienniku Ustaw R. P.“ z dnia 30 grudnia r. ub. zostało opublikowane rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 18 grudnia 1935 r. w porozumieniu z Ministrami: Przem. i Handlu oraz Rolnictwa i R. R. — o zmianie rozp. z dnia 31 lipca 1935 r. w sprawie zwrotu cła przy wywozie zbóż strączkowych, nasion oleistych, produktów przemiału, grochu polerowanego i słodu (poz. 597).

ZWROT CŁA PRZY WYWOZIE MĄKI.

W „Dzienniku Ustaw R. P.“ Nr. 95 z roku 1935 ukazało się rozporządzenie, zmieniające wysokość stawki zwrotu cła od niższych gatunków mąki. Według dotychczasowych norm zwrot cła przy wywozie 100 kg mąki, wykazującej po spaleniu powyżej 2,5 proc. do 3,3 proc. popiołu wynosił 6 zł, obecnie granica zawartości popiołu podwyższona została do 3,6 proc., a jednocześnie stawka zwrotu cła obniżona została do 5,50 zł.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1936 r.

ZMIANY W REGLAMENTACJI HANDLU ZAGRANICZNEGO W BELGJI.

Belgijska Rada Ministrów na posiedzeniu, które miało miejsce w dniu 30. XI. 35 uchwaliła przystąpić do zniesienia stopniowego kon-

tyngentów wwozowych na artykuły przemysłowe.

Rząd belgijski skontyngentował dotychczas wwóz ok. 60 artykułów przemysłowych. Według przewidywań narazie jedynie trzecia część tych artykułów ma podlec rewizji. Węgiel nie zostanie włączony do listy tych artykułów. Natomiast istnieje przypuszczenie, że artykuły w rodzaju konfekcji, obuwia gumowego, mebli i sukna, których w imporcie do Belgji jest zainteresowaną nasza wytwórczość, nie będą podlegać reglamentacji w dotychczasowej formie. Początkowo wwóz tych artykułów będzie się odbywał na zasadzie pozwoleń wwozowych, ale pozwolenia te będą wydawane zupełnie liberalnie i każdemu importerowi, który zgłosi swe zapotrzebowanie do kompetentnego urzędu belgijskiego. Jeżeli rząd belgijski chwilowo pragnie jeszcze utrzymać pozwolenia wwozowe, to nie w zamiarze reglamentowania wwozu, a jedynie celem stworzenia sobie możności bliższego obserwowania importu w nowych warunkach artykułów dotychczas skontyngentowanych.

Rząd belgijski wychodzi z założenia, że dewaluacja franka belgijskiego przyczyniła się w dostatecznym stopniu do obniżenia kosztów wytwórczości w Belgji. W całym szeregu wypadków dewaluacja stała się dostateczną barjerą przeciw masowemu importowi artykułów zagranicznych, konkurujących z belgijską wytwórczością krajową.

Początkowo rząd belgijski dał wyraz swemu liberalizmowi w dziedzinie reglamentacji wyłącznie artykułów hodowlanych (mięso, masło). W utrzymaniu niskich cen na te artykuły zainteresowaną jest przedewszystkiem belgijska sfera robotnicza i klasa pracowników o niskiem wynagrodzeniu. O ile ceny na artykuły żywnościowe pierwszej potrzeby wykazałyby tendencje zwyżkowe, zaszłaby potrzeba podniesienia płac i wynagrodzeń, co spowodowałoby w konsekwencji podrożenie kosztów produkcji na artykuły przemysłowe i wpłynęłoby ujemnie na eksport tych artykułów. Rząd belgijski postanowił zatem sprzeciwić się energicznie zakorzenieniu się podobnej tendencji w gospodarce belgijskiej.

By uniknąć zarzutów forytowania interesów przemysłu kosztem rolnictwa. Rząd belgijski zdecydował się objąć polityką liberalizmu, w dziedzinie wwozu, również artykuły przemysłowe, a w pierwszym rzędzie te artykuły z pośród wytwórczości belgijskiej, w których zainteresowane są szerokie masy konsumentów, a więc np. tanie ubrania.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 27 GRUDNIA 1935 R.

ALGIER. Dekretem z 8. 12. 35 zostały ustalone cła od zapałek w następującej wysokości: § 648 — zapałki i patyczki zapałczane — prócz zapałek woskowych — w tar. minim. 200 fr. od 100 kg brutto, zapałki woskowe — 400 fr., pudełka i ich części z surowego drzewa — 225 fr., z surowego drzewa i kartonu lub papieru — 270 fr., z gumą elastyczną — 400 fr.

ARGENTYNA. Zarządzeniem Min. Finansów został zmieniony system nabywania dewiz na podstawie uprzednich pozwoleń przywozowych, a ustalenie kursu nabywania dewiz powierzone Bankowi Centralnemu. Dotychczas stosowany był pewien system przetargów dewizowych. Przy ustalaniu kursu Bank kierować się ma zasadą, że różnica między kursem oficjalnym i rynku wolnego wynosić będzie do 20% i stosowana będzie wobec towarów przywożonych bez uprzednich pozwoleń.

AUSTRALJA. Z dniem 11 listopada uległo zniżce z 45% na 20% ad val. cło na książki pochodzące z Nowej Zelandji.

Cło dumpingowe na papę ze słomy stosowane wobec Holandji zostało zniesione z dniem 21. 11. 35.

Złom metalowy importowany z kolonij brytyjskich (żelazny, miedziany i mosiężny) clony jest zgodnie z zarządzeniem z 30. 10. 35 według taryfy preferencyjnej.

Z dniem 29. 11. 35 wprowadzono szereg zmian ceł t. zw. „primage".

AUSTRJA. Rozważana jest sprawa reformy podatku obrotowego od artykułów włókienniczych. Zmiany wejdą w życie zapewnie z wiosną r. 1936. Obecnie pobierany jest od przędzy czesankowej i zgrzebnej podatek obrotowy w wysokości 0,5%, od przędzy bawełnianej oraz odpadkowej 0,4% od wartości w austrjackim punkcie granicznym wraz z cłem; do tego dochodzi dodatek kryzysowy 100% wymienionej stawki. Wyroby dziane bawełniane i wełniane opłacają podatek 6,7% oraz 100%-wy dodatek, t j. razem 13,4%.

Należy zaznaczyć, że omawianą powyżej reformą mają być objęte przędze wszelkiego rodzaju, więc obok wełnianych czesankowych także zgrzebne, oraz przędze bawełniane wigoniowe i t. p.

Cło na grape-fruits zostało obniżone z 6 na 3 złote korony od 100 kg.

Według rozporządzenia Banku Rumuńskiego dewizy za dostawy produktów naftowych do Austrji idące przez Triest i Fiume muszą być wpłacane zgóry.

BELGJA. Zniesione z dniem 9. 11. 35 cła na mięso z ważnością do końca r. 1935 wchodzą z powrotem w życie od dnia 1. I. 1936.

Złożony został parlamentowi wniosek o wprowadzenie zakazu produkcji i przywozu emulsyj z tłuszczów jadalnych.

W dniu 4 stycznia 1936 r. wchodzi w życie rozporządzenie królewskie, warunkujące przywóz do Belgji niektórych towarów zagranicznych, od umieszczenia widocznej nazwy kraju, w którym zostały te towary wykonane.

Zarządzenia obejmują:

Nr. Nr. taryfy celnej belg.

845 — Wyroby ze szkła zwykłego bez ozdób z innych materjałów osobno niewymienionych,
846 — Wyroby kryształowe i półkryształowe,
862 — Wyroby ze szkła, jak wazy, kubki do piwa i t. p. zaopatrzone w zamknięcia, osadzone i przybrane w metale inne niż szlachetne,
954 — Artykuły gospodarskie, kuchenne lub stołowe oraz naczynia domowe osobno niewymienione,
955 — Artykuły ornamentacyjne, umeblowania, biurowe i fantazyjne osobno niewymienione (np. popiersia, posążki itp.),
1006 — Noże nieskładane stołowe lub kuchenne,
1007 — Noże lub przyrządy do rozcinania kartek,
1018 — Artykuły gospodarskie, kuchenne lub stołowe i przyrządy domowe, przedmioty ornamentacji, umeblowania, biurowe i fantazyjne, osobno niewymienione,
1191b— Guziki osobno niewymienione z orzecha kamiennego (corozo) rogowe, celuloidowe, z twar-

dej kazeiny lub innych materjałów niewymienionych w niniejszej pozycji.

Nazwa kraju fabrykacji (na każdym artykule osobno) musi być widoczna i wykonana pisownią łacińską:

1) dla pozycyj Nr. 845, 846, 862 tar. celn. belg. — odcisk winien być wykonany za pomocą formy, piasku lub kwasu.

W wypadkach, uznanych przez Min. Spr. Ekonom. może ono upoważnić do zastosowania innych sposobów znakowania.

2) dla Nr. 954, 955, 1006, 1007 i 1018 T. C. B. odcisk winien być wykonany przez wybicie (frappe).

3) dla Nr. 1191 b. T. C. B. na grzbiecie każdego guzika — odcisk winien być wykonany przez wybicie (frappe) lub za pomocą formy.

BUŁGARJA. Według doniesień Izby Przem.-Handl. w Sofji ustalone zostały nowe premje kompensacyjne, przyczem wysokość premij ma tendencje zwyżkowe.

Dyrekcja Ceł podaje do wiadomości sposób taryfikacji mieszanin i odpadków gumy.

Bank Narodowy ogłosił, że kontyngenty jednorazowe nie będą rozdzielane, podobnie jak w r. 1935, z wyjątkiem obrotu z Niemcami. Podział innych kontyngentów będzie ogłoszony w styczniu rb.

Wszelkie towary, nawet wolne od cła, podlegają opłacie w wys. 2% ceny fakturowej na rzecz Instytutu Eksportowego.

CZECHOSŁOWACJA. Od 10. bm. dodatki do ceł na zboże uległy podwyższeniu.

Sbirka zak. 4. 12. ub. r. przynosi zakaz wywozu czechosłowackich banknotów. Zakazowi podlegają banknoty od 50 Kc. w górę. Banknoty drobniejsze i bilon mogą być wywiezione tylko przez podróżnych i to do maksymalnej wysokości 300 Kc. Zakaz nie porusza zasady, że podróżni mogą wywieźć z Czechosłowacji środki płatnicze wszelkiego rodzaju w wartości do 1000 Kc. miesięcznie.

Zakaz powyższy motywowany jest rosnącym coraz bardziej wywozem czeskosłowackich banknotów w celach zapłaty za nielegalny import, jako ucieczka kapitału dla celów spekulacyjnych i t. p. Banknoty te podlegają zagranicą disagio, są skupowane przez spekulantów i powracają drogą nielegalną do Czechosłowacji, obniżając temsamem wartość waluty.

DANJA. Z ważnością od 21. 12. 35 opłaty przywozowe od zbóż zostały ustalone następująco: A niemielone zboża: żyto 2,90 kor. duńskich od 100 kg (dotychczas 3,20), pszenica 0,45 (1,25), jęczmień 3,75 (4,15), owies 3,25 (3,25), mieszanka 3,50 (3,70), kukurydza 2,45 (3,00); B. słód — 4,70 (5,20); C. mąka, krochmal, grysik: a) produkty z żyta: mąka przesiewana 4,70 (5,15), gruba mąka — 2,95 (3,25), b) produkty z pszenicy 0,65 (1,80), c) produkty z jęczmienia 6,55 (7,25), d) produkty z owsa 6,50 (6,50), c) produkty z kukurydzy 4,30 (5,25); D. odpadki zbożowe i młynarskie 2,45 (3,00): E. inne produkty (a, b, c, e) 4,15 (3,75) i (c) 5,00 (5,50)

Ustawa walutowa została ostatecznie przyjęta przez parlament i wchodzi w życie niezwłocznie.

EGIPT. 14 listopada ub. r. ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji niektórych rodzajów kartonu.

Opłaty celne od kartofli sadzeniaków zostały obniżone o połowę.

FRANCJA. Według obwieszczenia z 7. bm. tekst urzędowego wykazu towarów w zakresie drzewa został nowo ustalony i znacznie rozszerzony.

Dekretem z dnia 7. 12. 35 ogłoszony został dodatkowy kontyngent dla drzewa z poz. 128, 128 bis i 133 tar. franc. w wys. 1.450 ton do końca 1935 r. Jednocześnie wprowadzone zostały nowe przepisy taryfikacyjne w zakresie drewna importowanego.

Według obwieszczenia franc. ministerstwa rolnictwa kontyngenty przywozowe dla artykułów z żywicy udzielane będą półrocznie. Termin składania wniosków o przywóz na I półrocze 1936 roku upłynął 31. 12. 35.

Podział kontyngentu na masło odbywa się między importerami, którzy wnieśli podania przed 26. 12. 35. oraz w stosunku do dokonanego przez nich przywozu w obrocie 1. 1. 30 — 30. 9. 31.

Podział kontyngentów na nawozy sztuczne (ogr. przywozu z 4. 10. 35) następuje w/g importu dokonanego w r. 1933. W zakresie azotanu potasowego żadnych zmian nie wprowadzono dla Algieru podział kontyngentu uskutecznia Gubernator Generalny.

Dla podwójnego superfosfatu, superfosfatu amonjakalnego i potasowego kontyngenty rozdzielane są w 100% między importerów; rozdział następuje na okres roczny od 1. 11. 35 do 31. 10. 36, przyczem okres ten rozdziela się na dwa półrocza. W stosunku do nawozów fosfatowych, np. superfosfatu z kości, kontyngent przywozowy dzieli się począwszy od 1. 11. 35 w 80% między importerów (dotychczas 60%).

Zarządzeniem Min. Rolnictwa z dn. 18. 12. 35 premja od uprawy konopi została ustalona w wys. 1,20 fr. od 1 kg.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Wybrzeże Kości Słoniowej.** Dla towarów skontyngentowanych jako porty importowe zostały wyznaczone: Tabon, Grand-Lahou i Assinie.

GRECJA. Z dniem 19. 11. zostały wprowadzone zmiany celne w zakresie nawozów sztucznych z poz. 160 a.

HOLANDJA. Z dniem 1 grudnia przedłużone zostały kontyngenty na wwóz do Holandji następujących towarów (na uwagę zasługują zmiany w stosunku do poprzedniego okresu co do procentowej wysokości przydziału oraz okresu skontyngentowania):

Koce wełniane i półwełniane — okres bazowy: 1931/32 — ustawowy przydział: 80% wart. okr. baz. — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Konfekcja męska i damska gumowa — okres bazowy 1930/31 — ustawowy przydział: 40% wart. i 70% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35—1. 12. 36.

Konfekcja męska — okres bazowy 1929/30/31 — ustawowy przydział: 30% wart. i 20% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Konfekcja damska — okres bazowy 1929/30/31 — ustawowy przydział: 25% wart. i 20% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Czapki i berety — okres bazowy: 1931/32 — ustawowy przydział: 25% wart. i 20% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Nici bawełniane do szycia - okres bazowy: 1930/31 — ustawowy przydział: 25% wart. i 40% wagi — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Ogrzewacze, kominki i części z kafli i żelaza — okres bazowy: 1933 — ustawowy przydział: 25% wartości — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Piece żelazne i części oraz ognioodporne kamienne — okres bazowy: 1933 — ustawowy przydział: 25% wartości — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

I. Emaljowe wanny i II. zbiorniki do wody w klozetach — okres bazowy: 1932/33 — ustawowy przydział: I. 20% wart. II. 40% wart. — okres skontyngentowania: 1. 12. 35 — 1. 12. 36.

Od dnia 19 listopada 1935 r. obowiązuje podwyższona opłata monopolowa na importowane do Holandji wyroby koszykarskie, która wynosi hfl. 11,— od 100 kg.

Jest to opłata wybitnie prohibicyjna, równająca się 50% wartości towaru.

Według informacyj prasowych skontyngentowany ma zostać przywóz szczupaków i łososi świeżych, mrożonych z wyjątkiem łososi w puszkach blaszanych.

Zarządzeniem z dn. 12. 12. 35 skontyngentowany został wwóz do Holandji wszystkich rodzajów dykty, za wyjątkiem dykty olchowej i brzozowej. Okres skontyngentowania — 1. 12 1935 — 1. 4. 1936 r. — Okres bazowy — r. 1934. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 50% przeciętnego, cztero-miesięcznego przywozu wagowego w okresie bazowym.

W dniu 19. 11. 35 weszła w życie nowa opłata monopolowa na wyroby koszykowe: 11 Hfl. za 100 kg., zamiast 6 Hfl. Jest to opłata zupełnie prohibicyjna i równa się przeszło 50% wartości towaru.

INDJE HOLENDERSKIE. Kontyngenty dla tkanin kolorowych zostały przedłużone o 6 miesięcy.

Okres skontyngentowania niebielonych wyrobów bawełnianych ustalony jest od 1. 11. 35 do 31. 12. 36. kontyngentami objęto pozycje 1523 do 1542, jednak rozporządzenie wykonawcze ustala kontyngenty narazie dla poz. 1523 — 1533.

ISLANDJA. W związku z pogorszeniem sytuacji dewizowej (m. in. z powodu zawieszenia wpływów płatniczych z Włoch) banki islandzkie wprowadziły obostrzenia w inkasie weksli. Kwoty w koronach islandzkich są wnoszone na konta zamknięte i mają służyć na pokrycie zakupów towarów krajowych.

JUGOSŁAWJA. 5. bm. weszła w życie zwyżka cła na rury i łączniki.

KANADA. Według deklaracji obecnego rządu, uczynionej w związku z nowo zawartym traktatem handlowym między Kanadą a Stanami Zjednoczonemi — ma być w czasie nadchodzącej sesji parlamentu zniesiony (naogół) system ewaluacji celnej z urzędu, co obejmowałoby również ewaluację niektórych gatunków obuwia gumowego.

ŁOTWA. Z dniem 23. 12. 35 wprowadzono nowe cła na owoce południowe oraz niektóre artykuły przemysłowe, m. in. zegarki i ich części, tkaniny aksamitne i plusze, tkaniny z jedwabiu sztucznego, dywany wełniane, wyroby dziane z jedwabiu, ubrania i bieliznę.

MAROKKO. Urząd kontroli wywozu wprowadza kontrolę eksportu skór pod względem jakości, klasyfikację i stemplowanie wywożonego towaru.

NIEMCY. Z dniem 16. 12. 35 została zmieniona poz. 401 — 412 taryfy celnej (wyroby jedwabne) a jednocześnie spis towarów do taryfy celnej uległ zmianie.

Z dniem 1 grudnia 1935 r. weszło w życie rozporządzenie zmieniające wymiary przewidziane w taryfie dla drzewa wwożonego do Niemiec w/g określonych pozycyj celnych. Zmiany ułatwiają import, zwiększając dotychczasowe wymiary drzewa.

Na mocy trzeciego rozporządzenia wykonawczego do ustawy dewizowej, wchodzącego w życie w dniu 6 grudnia 1935 r. wprowadzony został zakaz przywozu oraz przesyłania marek niemieckich w banknotach z zagranicy oraz zakaz przyjmowania przez odbiorcę krajowego banknotów niemieckich pochodzących z zagranicy. Banknoty markowe mogą być przywożone lub przekazywane z zagranicy tylko za specjalnem zezwoleniem. Wyjątek stanowią przekazy banknotów z zagranicy przeznaczone dla niemieckich instytucyj kredytowych z poleceniem zapisania kwoty przekazu na konto zamknięte (Notensperrkonto). Ponadto zezwala się podróżującym obcokrajowcom na przywóz banknotów niemieckich przy przekraczaniu granicy w wysokości nieprzewyższającej kwoty RM 30,—. Podróżni podpadający według niemieckiego prawa dewizowego pod pojęcie krajowców (Deviseninländer), z przywileju tego korzystać nie mogą.

W wykonaniu powyższego rozporządzenia przekazy marek niemieckich w banknotach z zagranicy winny być w przeciągu trzech dni zgłoszone w kompetentnym Urzędzie Dewizowym z podaniem nazwiska i adresu nadawcy. Urząd Dewizowy zawiadamia skołei zagranicznego nadawcę o istniejących przepisach z żądaniem deklaracji, czy przesyłka ma być zwróconą nadawcy czy też wpłaconą na konto zamknięte (Notensperrkonto) jednej z instytucyj kredytowych Rzeszy. W wypadku jeżeli zagraniczny nadawca odpowiedniej deklaracji nie złoży kwota przesłana zostanie wpłacona na konto depozytowe (Hinterlegungskonto) nadawcy przy Deutsche Golddiskontbank.

Zakaz przyjmowania banknotów niemieckich pochodzących z zagranicy znajduje swoje zastosowanie wtedy, jeżeli odbiorca, względnie osoba dokonywująca pewnych płatności w kraju z polecenia nadawcy banknotów, ma pewność lub przypuszczać winien, że banknoty te zostały wprowadzone z zagranicy. Za „wprowadzone“ w sensie tego rozporządzenia uchodzą również banknoty markowe przesłane obcokrajowcom z Rzeszy, wbrew przepisom zakazującym przesyłania marek niemieckich w banknotach z zagranicy.

NORWEGJA. Wydane zostały przepisy co do taryfikowania szeregu artykułów, m. in. wstążek bawełnianych, pomp naftowych i benzynowych, butelek i t. p.

Wydany został spis dozwolonych do przywozu przetworów farmaceutycznych.

W myśl orzeczenia z 5. 12., przywóz szeregu aparatów elektrycznych poddany zostaje z dn. 1. 1. 36 kontroli.

PALESTYNA. Według wyjaśnień Board of Trade wolne są od cła określone surowce do wyrobu papieru (np. papka drzewna, klej zwierzęcy, kazeina i t. p.) i do wyrobu szkła (ogniotrwałe kamienie etc.), oraz z pośród odpadków metalowych także odpadki żelazne, miedziane, mosiężne i cynowe, o ile mogą być użyte jedynie do przetopienia.

Zgodnie z żądaniami kupiectwa kontyngent przywozu zboża został ustalony na I kwartał 1936 r. w wys. 4.000 ton, a mąki — 2.500 ton.

RUMUNJA. Opłata dodatkowa w wys. 12% znajduje zastosowanie również do wszystkich towarów znajdujących się w komorach i składach celnych. Przy towarach sprzedanych w drodze licytacji odtrąca się również tę 12%-wą opłatę.

Przeciętne wartości ustalane przy pobieraniu podatku luksusowego i obrotowego w zakresie importu zostały począwszy od 11. 12. 35 podwyższone o około 30%.

Główna Komisja Celna wydała szereg orzeczeń co do taryfikacji i clenia wyrobów żelaznych.

Orzeczeniem ministerjalnem pozwolenia przywozowe na przyszłość będą miały ważność w ciągu 6 miesięcy (dotychczas 3 mies.). Dotyczy to również pozwoleń już wydanych a jeszcze niewykorzystanych.

W okólniku do urzędów celnych zarządziło Min. Finansów w związku z nowym systemem handlu zagr., że, poczynając od 1. 12. 35, poza opłatami pobieranemi dotychczas mają być opłacane taksy dodatkowe od wartości w wys. 12% od wszystkich wywożonych artykułów naftowych. Jednocześnie wprowadza się 12% opłatę dodatkową od wszystkich importowanych towarów.

Dziennik Urzędowy z 9. bm. zawiera dekret ustanawiający nowe opłaty kontyngentowe pobierane od tkanin bawełnianych.

Premja walutowa została ustalona w wysokości 38% dla wszystkich dewiz zakupywanych przez Bank Narod. Premję w tej samej wysokości opłacają importerzy przy nabywaniu potrzebnych na ich płatności dewiz silnych.

PERSJA. Rząd Iranu nie ma obecnie zamiaru zawierać umów celnych taryfowych, lecz chce utrzymać nadal dwukolumnową taryfę, przyznając niższe stawki państwom, które zawrą lub już mają umowy handlowe z Iranem, stosując zaś wyższe do wszystkich innych. Natomiast opracowany jest projekt zmiany wielu stawek obecnych w celu powiększenia dochodów z cła.

Nowa taryfa ma być niższa dla towarów stanowiących artykuły pierwszej potrzeby w szczególności np. wyrobów bawełnianych, cukru itd., będzie zaś podwyższona dla przedmiotów drugorzędnych dla ludności irańskiej i przedmiotów zbytku.

Obecnie opracowywane są materjały ogólne i prawdopodobnem jest wprowadzenie w lecie 1936 większości potrzebnych poprawek.

STANY ZJEDN. A. P. Wątrobianka (z wątroby wieprzowej, cielęcej i wołowej) zmieszana z mięsem wieprzowem i cielęcem podpada w/g orzeczenia amerykańskich władz celnych pod poz. 706 am. tar. celnej ze stawką 6 centów od 1 lb.

Ogłoszone zostały postanowienia co do taryfikacji szeregu artykułów, m. in. ołówków w oprawach z drzewa, dywanów wełnianych i t. p.

Według orzeczenia Sądu celnego sztuczne jelita do kiełbas z żelatyny mają być clone w/g poz. 1558 (osobno niewymienione towary) ze stawką 20% od wartości.

SYRJA. Z dn. 10. 12. 35 zostały obniżone stawki celne od biszkoptów o 20%.

Wprowadzone zarządzenia o przywozie tłuszczów jadalnych przewidują sposób opakowania, zawartość i znakowanie pochodzenia.

SZWAJCARJA. W dzienniku urzędowym z 16. 12. 35 r. zostało ogłoszone zarządzenie Sekcji Importowej co do podziału kontyngentu **polskiego** dla drewna okrągłego szpilkowego. Połowa kontyngentu przypadającego na r. 1936 będzie rozdzielona i dopuszczona do przywozu w zimie r. 1935/36, a reszta w jesieni 1936 r. Podanie o przywóz w ramach pierwszej części kontyngentu wniesione musiały być do 26. 12. 35 Firmy handlujące drewnem dopuszczone są do przywozu tylko w tym wypadku, o ile wykażą, jakim tartakom dostarczyły drewno.

WĘGRY. Z dniem 8. 12. 35 weszło w życie rozporządzenie Min. Skarbu, ustalające warunki zwrotu cła przy wywozie tłuszczów wieprzowych słoniny i smalcu, oraz wprowadzające zwrot cła przy wywozie świeżych i solonych grzybów, spirytusu, konserw mięsnych i puszków do pudru.

W związku z wydanemi zarządzeniami o przedłużeniu moratorjum płatności zagranicznych dotychczasowe postanowienia obowiązywać będą do 22. 12. 36 r.

Z dniem 1. 1. 1936 weszło w życie zarządzenie o zryczałtowaniu podatku obrotowego od wyrobów włókienniczych, które za podstawę bierze rodzaj przędzy użytej do wyrobu przetworzonych artykułów. Według norm projektowanych, przędza jednonitkowa podlega podatkowi zryczałtowanemu w wysok. 45%, apretowana 42%, a skręcana — 39%. Przędze do sprzedaży detalicznej obciążone są podatkiem w wys. 24%. a przędza z konopi 15%; tkaniny przy imporcie 20%, a w obrocie krajowym 15%. Taka sama stawka odnosi się do wyrobów gotowych. Bielizna biała opłaca 20% przy imporcie i 12% w obrocie krajowym.

Z dniem 18. 12. 35 wydane zostały zarządzenia, wprowadzające szereg zmian celnych w związku z taryfikacją m. in. artykułów chemicznych, nici gumowych, skór bydlęcych, rurek szklanych, tkanin z papieru, narzędzi lekarskich, przędzy z azbestu, guzików szklanych.

Systemem pozwoleń przywozowych objęto: poz. 325 — alkohol metylowy, poz. 377 — krochmal ryżowy, poz. 378 — krochmal z pszenicy i kukurydzy, poz. 381 — klajster.

WIELKA BRYTANJA. Ogłoszone zostały postanowienia w zakresie clenia rur stalowych niespawanych, wynikające ze zmiany układu szwedzkiego. Cło wynosi dla rur o wartości mniej niż 13 Ł. za 1 tonnę — nie więcej niż 5 Ł. od tonny; dla rur wartości powyżej 15 Ł. — nie więcej niż 20% od wart.; dla rur o wart. od 13 do 15 Ł. równa się różnicy między ceną a 18 Ł.

Z dniem 12. 12. 35 nastąpiła podwyżka cła na olej z siemienia lnianego, na szpilki do gwoździ.

Z dniem 10. 12. 35 zwolnione zostały od cła olejki eteryczne „neroli" i „petitgrain". Od cła t. zw. kluczowego zwolniono wyroby ze szkła dętego, instrumenty naukowe i inne.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Charbinie interesuje się importem niektórych preparatów chemicznych z Polski. P/33518/47/Ż.

Poważna firma w Capetown chce nawiązać stosunki z polskiemi wytwórniami papieru drukarskiego. — P/33433/61/Ż.

Firma w Amsterdamie interesuje się dostawami porcelany technicznej (izolacyjnej) do Holandji.

Firma w Londynie interesuje się importem różnych wyrobów papierowych z Polski. P/33429/61/Ż.

Poważna firma w Capetown interesuje się dostawami szkła perfumeryjnego. P/32602/47/Ż.

Firma w Casablanca interesuje się importem szklanek do Marokka francuskiego. P/32479/3R/Ż.

Firma agenturowa w Capetown chciałaby importować papier z Polski. P/31522/64/Ż.

Istnieje możliwość zbytu wirówek do mleka na rynku amerykańskim. P/31427/45/Ro.

Firma południowo-afrykańska interesuje się nawiązaniem kontaktów z wytwórcami obuwia odzieży oraz tkanin meblowych. P/335/24/3B/M.

Firma holenderska poszukuje kontaktów z pierwszorzędnymi wytwórcami kamizelek i pulloverów bawełnianych i półbawełnianych pończoch i skarpetek, rękawiczek skórkowych i dzianych, worków. P/31922/64/M.

Firma holenderska poszukuje dykty olszowej niekl ejonej do wyrobu pudełek do cygar. P/32721/40/C.

Polska firma w Albanji zainteresowana jest w szerokim zakresie wprowadzeniem towarów polskich na tamtejszy teren. E/30950/3D/Ch.

Agent w krajach Brytyjskich obejmie zastępstwa polskich firm eksportowych. E/30671/21/Ch.

Firma szwedzka pragnie zastępować interesy firm polskich eksportujących wyroby sanitarne i inżynieryjne. E/32478/21/Ch.

Poważna firma albańska, posiadająca wyrobione stosunki wśród odbiorców, zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw na towary żelazne, naczynia emaljowane i t. d. E/28306/3D/Ch.

Agentura palestyńska może zastępować interesy polskich eksporterów. E/31626/21/Ch.

Kupiec polski zamieszkały w Niemczech (terytorjum Saary) pragnie reprezentować polskie firmy eksportowe. E/29765/4C/Ch.

Ciesząca się przychylną opinją firma indyjska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami. — E/32111/21/Ch.

Fachowy agent szwedzki zainteresowany jest otrzymaniem zastępstwa na wyroby włókiennicze i łokciowe. E/23950/21/Ch.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem: winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO - KOLONJALNY

Od Redakcji

Redakcja naszego Biuletynu śledząc za rozwojem gdyńskiego rynku importowego, a nadewszystko tych jego działów, które w ostatnim roku zaakcentowały poważniejszemi obrotami dążenie do stworzenia z Gdyni wielkiego centrum handlowego obejmującego swym zasięgiem i wpływami nietylko bezpośrednie zaplecze portu gdyńskiego, lecz również kraje nadbałtyckie, korzystające dotychczas z usług ośrodków handlowych bardziej na zachód wysuniętych, postanowiła z początkiem roku bieżącego wprowadzić regularną obsługę informacyjną tych gałęzi handlu.

W tym celu zostaje wprowadzony specjalny dział p. n. „Gdyński rynek kolonjalno-owocowy", w ramach którego znajdzie należyte odzwierciedlenie każda z tych gałęzi handlu, które wykazują tendencje rozwojowe i przyczyniają się do wytworzenia w Gdyni ośrodka handlowego. Znając trudności, z jakiemi spotykają się gdyńscy kupcy i importerzy, będziemy starali się przez wskazywanie mankamentów i niedociągnięć w naszym aparacie administracyjnym przyśpieszać pokonywanie tych trudności, wychodząc z założenia, że dobro sprawy wymaga objektywnej oceny każdego zjawiska i zagadnienia, a do takiej w pierwszym rzędzie organ Izby Przemysłowo - Handlowej jest powołany.

Wierzymy, iż zamierzenia i praca nasza znajdzie należyte zrozumienie u sfer zainteresowanych i przyczyni się do wyświetlenia wielu stron ich pracy, noszącej częstokroć charakter pionierski.

HANDEL IMPORTOWY W GDYNI.

Jakkolwiek handel importowy Gdyni, jako jedynego suwerennego portu Polski, nie idzie w parze z rozbudową techniczną i rozwojem samego portu, to jednak reprezentowany on już jest przez około 50 firm, nastawionych na import towarów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, ryb i konserw rybnych, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, jelit, tłuszczów jadalnych, tłuszczów technicznych, skór surowych i bawełny surowej.

Osiedlanie się firm importowych w Gdyni datuje się od roku 1927. Podczas, gdy w roku 1927 czynnych było w imporcie 3 firmy, to już w roku 1929 liczba ich wzrosła do 6-ciu firm, w roku 1931 — do 11 firm, w roku 1932 — do 22 firm, w roku 1934 — do 36 firm, a w styczniu 1936 r. do 52 firm. Oprócz firm handlowych istnieje od dłuższego czasu na terenie portu gdyńskiego przemysł ryżowy i olejarski, który w ostatnich latach doznał zwiększenia przez przemysł śledziowo - rybny, chemiczno - farmaceutyczny oraz przez kilka placówek t. zw. przemysłu handlowego (zakłady uszlachetniania owoców, dojrzewalnie bananów, palarnie kawy, łuszczarnie pestek morelowych, pakownie herbaty i pieprzu).

Napływ firm do Gdyni, jak wynika z powyższych cyfr, odbywał się głównie w okresie obowiązywania morskich ceł preferencyjnych, wprowadzania ułatwień w odprawach celnych, największej rozbudowy technicznej portu oraz w okresie, kiedy poza rozbudową techniczną portu zaczęło się rozbudowywać w szybszem niż poprzednio tempie samo miasto Gdynia i liczba jego mieszkańców rosła z roku na rok bardzo znacznie.

Rozwój handlu importowego w Gdyni odbywa się zasadniczo w odmiennych warunkach, niż rozwój handlu we wszystkich innych portach świata. Gdy w państwach innych powstanie i rozbudowa portów następowały drogą ewolucji naturalnej, t. j. spowodowanej koniecznością gospodarczą danego państwa i ciągnęły się długiemi okresami a ich znaczenie rosło wraz z ogólnym rozwojem handlu w krajach zaplecza, jaki dany port obsługiwał i wskutek tego handel importowy musiał się tam osiedlać, to port gdyński powstał w rekordowem tempie wtedy, gdy ekspansja handlowa Polski wskutek ogólnej depresji gospodarczej świata natrafiała na bardzo znaczne przeszkody i handel polski miał już swoją określoną strukturę wewnętrzną, rozmieszczenie geograficzne w kraju oraz koneksje zagranicą, na których kształtowanie się, Gdynia jako ośrodek handlowy, jak dotąd nie zdołała wywrzeć większego wpływu.

Pomimo powyższego, w historji rozwoju handlu importowego w Gdyni istniał jeszcze do niedawna okres wybitniejszego zainteresowania dla osiedlania się firm importowych w porcie gdyńskim. Głównym motywem tego, była nadzieja na specjalne korzyści, jakich spodziewano się po zainstalowaniu w nowym, jedynym porcie polskim. Liczono, że poza ulgami podatkowemi, przyznane będą dla firm importowych w Gdyni specjalne kontyngenty przywozowe na towary reglamentowane, interesujące firmy gdyńskie. W tym kierunku były nawet pewne przyrzeczenia ze strony czynników miarodajnych i naogół w teorji jest przychylne ustosunkowanie się odnośnych czynników w powyższej kwestji; w praktyce natomiast wygląda to zupełnie inaczej. Firmy importowe gdyńskie, nietylko, że nie otrzymują na artykuły ich interesujące większych przydziałów, lecz bardzo często są nawet gorzej traktowane od firm, mających swe siedziby wewnątrz kraju i na terenie

W. M. Gdańska. Stan ten tłumaczą czynniki miarodajne obostrzoną reglamentacją przywozową oraz nieprzychylnem ustosunkowaniem się ze strony organizacyj gospodarczych krajowych do zwiększenia kontyngentów dla firm gdyńskich. Do bardziej szczegółowego omówienia sprawy kształtowania się stosunków na tym odcinku wypadnie nam jeszcze powrócić. *J. G.*

KRONIKA

PRZEBIEG AUKCYJ OWOCOWYCH W GDYNI.

Aukcje owocowe Sp. z o. o. w Gdyni. —

Zarząd Aukcyj Owocowych w Gdyni wystawił w dniu 13 bm. następujące partje owoców i warzyw na aukcje:

770 skrzyń pomarańcz palestyńskich
200 „ „ hiszpańskich
100 „ grapefruits
890 klatek pomidorów kanaryjskich.

Największe zainteresowanie i popyt miały pomarańcze. Ceny osiągnięto stosunkowo dobre. Natomiast pomidory nie znalazły chętnych nabywców i w rezultacie przeszło 75% zaoferowanej ilości musiano zdjąć z przetargu.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę względnie wielką liczbę uczestników obecnych na aukcji — to należy dziwić się, że nawet tak małe ilości zaoferowanego towaru nie zostały całkowicie rozebrane.

Końcowy rezultat przetargu przedstawia się:

Sprzedano:

695 skrzyń pomarańcz palestyńskich po ca zł 1,02 za 1 kg
175 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po ca zł 0,96 za 1 kg
50 skrzyń grapefruits po ca 30 zł za skrzynię
153 klatek (10 kg) pomidorów po ca 10 zł za klatkę.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

W dniu 15. bm. nastąpił podział w Centralnej Komisji Przywozowej tłuszczów technicznych na okres styczeń — luty br., a w dniu 16. bm. podział kontyngentów na następujące towary:

P. T. C.	TOWAR	KRAJ
60	pomarańcze, mandarynki, cytryny	Grecja
594	przędza wełniana	Czechy
619	aksam. welwety, plusze bawełniane	„
1136	samochody	„
276	rumy, araki	Anglja
598—603	tkaniny wełniane	„
730 p. 1	opony samoch., motocykl. i samolotowe	„
730 p. 2	opony rowerowe	„
752	dętki	„
824	kalka płócienna	„
842	obrazy, rysunki i litografja	„
244	sosy, soki, wyciągi mięsne	„
433—434	proszek do zębów, eliksiry bez spirytusu	„
439—440	wody pachnące, eliksiry	„
1148	części kołowców	„
625	sisal	„
625	„	Holandja
17 p. 1, 2, 18 p. 2	nasiona traw	„
24	nasiona gorczycy	„
24	„	Autonomicz.
117 p. 2	sardele	Holandja
276		
277	rumy, araki	„
279	likiery esencje	„

UDZIAŁ FIRM GDYŃSKICH

w ogólnym imporcie towarów kolonjalnych, owoców południowych, tłuszczów jadalnych i t. p. do Polski w roku 1935.

Według prowizorycznych obliczeń, udział firm gdyńskich w imporcie niżej wymienionych artykułów do Polski wynosił w roku ubiegłym:

1) rodzynki i koryntki — ok. 880 ton, wart. ok. 490 tys. zł
2) figi suszone — ok. 280 ton, wart. ok. 126 tys. zł
3) migdały — ok. 130 ton, wart. ok. 340 tys. zł
4) orzechy włoskie i laskowe — ok. 295 ton, wart. 425 tys. zł
5) kawa surowa — ok. 590 ton, wart. 750 tys. zł
6) herbata — ok. 95 ton, wart. 320 tys. zł
7) korzenie — ok. 485 ton, wart. 635 tys. zł
8) konserwy rybne i ryby wędzone — 35 ton, wart. 58 tys. zł
9) masło kakaowe — ok. 65 ton, wart. ok. 105 tys. zł
10) oliwa jadalna — ok. 30 ton, wart. ok. 68 tys. zł
11) śliwki suszone — ok. 1.900 ton, wart. ok. 1.250 tys. zł
12) pomarańcze, mandarynki i grapefruit's — ok. 19.790 ton, wart. ok. 9.280 tys. zł
13) cytryny — około 9.230 ton, wart. około 3.390 tys. zł.

Szczegółowe obliczenie oraz porównanie tego importu z ogólno - polskim importem podamy w następnym numerze.

ZAŚWIADCZENIA URZĘDÓW SKARBOWYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało w drodze przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych zarządzenie, by poszczególne Izby i organizacje opinjujące podania importerów żądały od nich przedstawiania zaświadczeń terytorjalnie właściwych urzędów skar-

bowych, stwierdzających, że petent — importer, ubiegający się o pozwolenie przywozu uczynił zadość obowiązkom wobec Skarbu Państwa i wszystkie należności podatkowe regularnie opłaca, przyczem żądane jest wykazywanie sum, jakie z tego tytułu wpłacił do kasy skarbowej w ostatniem półroczu.

Zainteresowane sfery importowe, pracujące na terenie Gdyni, komentując powyższe zarządzenie zaznaczają, że o ile uzasadnionem jest żądanie od importera, ubiegającego się o przydział kontyngentu, przedłożenia aktualnego świadectwa przemysłowego i stwierdzenia, że wogóle płaci podatki, o tyle rozszerzenie tego zarządzenia w kierunku stwierdzenia, iż płaci regularnie wszystkie należności podatkowe nie jest właściwe, gdyż w praktyce zdarza się nawet najbardziej skrupulatnym płatnikom popełnić jakieś drobne przeoczenia, które mogłyby wpłynąć na ujemną ocenę ich podań wyrządzając im przez to straty.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W GRUDNIU.

Po listopadowych rekordowych połowach szprotów mieliśmy w grudniu znów rekord ogólnych połowów, wywołanych niezwykle obfitym połowem szprotów. W tym miesiącu połowy wyniosły 250% połowów zeszłorocznego grudnia. Ogólne połowy grudniowe wyniosły według danych Morskiego Urzędu Rybackiego (połowy przybrzeżne) 2.613.470 kg o wartości 258.191 złotych. Aż 93% wagowo i 75% wartości tych połowów stanowiły szproty, czem też się tłumaczy niewysoka pozycja dla ogólnej wartości tych połowów.

Podług poszczególnych gatunków ryb podział tych połowów przedstawiał się następująco: szproty (w nawiasach wartość kilogramu w groszach) — 2.421.900 kg (8), śledziki: 125.740 (25), łosoś: 1.600 kg — 231 sztuk (500), troć: 970 kg — 561 sztuk (500), płastugi: stornia: 8.580 kg (50), skarp: 20 (60), dorsze: 51.020 (25), sieja: 220 (160), szczupak: 910 (180), płoć: 1.050 (50), certy: 1.460 (40).

Zanotować należy, że równocześnie zmniejszyły się połowy pod Bornholmem, do jednej trzeciej połowów z roku poprzedniego: złowiono tu 23.500 kg dorszy (25) i 400 kg płastug (50).

Połowy na morzu Północnem zmniejszyły się, osiągając 235.200 kg wartości 61.044 zł.

W połowach przybrzeżnych najlepsze wyniki osiągnęli rybacy z Helu bo: 1.333.900 kg ryb o wartości 128.386 zł. Na drugiem miejscu stoi Gdynia z 716.440 kg i 66.054 zł. Dalej idą: miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 513.970 kg i 53.328 zł. Od strony pełnego morza od Chłapowa do Karwi: 47.150 kg o wartości 5.905 zł, i nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 25.910 kg — 10.593 zł.

Zbyt połowów wykazał, że najważniejszym czynnikiem są wędzarnie na wybrzeżu, które zakupiły około 60% połowów: 1.568.530 kg o wartości 144.620 zł. Na rynku miejscowym w stanie świeżym i do kraju sprzedano: 1.060.090 kg — 117.284 zł. Gdańsk zaś odebrał niespełna pół procent bo: 8.750 kg o wartości 2.362 zł.

Połowy przybrzeżne bezwątpienia dałyby jeszcze wyższe wyniki, gdyby nie ograniczanie połowów szprotów, które okazało się koniecznością wobec katastrofalnego spadku ceny narastających ilościowo połowów i rujnowania nową ceną surowca dotychczasowej pracy wędzarń.

Tegoroczny grudzień pokazał jeszcze raz niezbicie, że szprot wędzony krajowy staje się poważnym konkurentem importowanego, znacznie droższego solonego śledzia. Wyjątkowa obfitość tegorocznych listopadowych i grudniowych szprotów dała jaknajlepsze warunki dla jednego z konkurentów (szprota wędzonego) wobec drugiego (yarmouthskiego śledzia), którego tegoroczna cena jest ukształtowana dla naszych warunków na zbyt wysokim poziomie.

Rezultat połowów za cały rok 1935 omówiony zostanie w następnym numerze.

URUCHOMIENIE NOWEGO MAGAZYNU ŚLEDZIOWEGO W PORCIE RYBACKIM.

W porcie rybackim na nabrzeżu angielskiem ukończona została budowa nowego magazynu śledziowego Morskiego Instytutu Rybackiego o powierzchni około 1000 m². Magazyn ten został już oddany do użytku i złożono w nim większą partję beczek śledzi islandzkich. Przy powyższym magazynie projektowana jest również budowa biur, która ukończona zostanie na wiosnę rb.

KRONIKA.

W początkach stycznia zaszły dwa ważne wydarzenia dla życia naszych rybaków i dla rozwoju naszego handlu rybnego: podpisana została umowa na budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi i odbyło się oddanie do użytku nowego magazynu śledziowego przy nabrzeżu angielskiem, wybudowanego z funduszów Morskiego Instytutu Rybackiego. Bliższe szczegóły obu spraw — na właściwem miejscu.

— **CENY NA ŚLEDZIE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W drugim tygodniu stycznia płacono w porcie rybackim w Gdyni w złotych za śledzi solone za całą beczkę, hurtowo:

(Ceny rozumieją się dla polskich połowów „Me-

wy“ — wolne od cła, dla importowanych, jako za oclone).

1. Polskich połowów „Mewy:“ Yarmoutskie nowe FF: small matties 65, matties 68, matfulls 68, spents 57, mleczaków brak. Także nowe yarmoutskie F.: small matties 63, matties 66, matfulls 66, spentów brak. Szkockie 70.

2. Importowane: yarmoutskie nowe I trade: small matties 68, matties 73, matfulls 73, trójka Bloomfieldsa 75, yarmoutskie ordinary: small matties 64, matties 68, matfulls 68. Szkockie nowe matties i matfulls po 77. Crownmatties: matties 70 (czerwcowe: 60).

Matjasy: Stornoway medium 115, selected 125, large 135. Lerwick matjes: medium 105, selected 115, large — wyczerpane.

Islandzkie oryginalne matjasy: nowe 135, stare 90.

Norweskie: Sloe: nowe 47, stare 44, Vaar 39, śledzie cięte (Schneideheringe): stare 45, nowe 30—70 sztukowe 87.

Ponieważ ceny yarmoutskie są obecnie wyższe od cen w Gdyni, w miarę wyczerpywania się zapasów wypada odbiorcom płacić wyższe ceny za sprowadzany nowy towar. Holenderskie śledzie obecnie wcale nie są więcej sprowadzane, gdyż cena ich okazuje się za wysoka.

— POLSKA POZOSTAŁA W R. 1935 NAJPOWAŻNIEJSZYM KLIENTEM ANGIELSKIEGO PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO. W/g urz. danych angielskich wysłano śledzi solonych yarmouthskich w roku ubiegłym 277.755 dużych beczek co stanowi wzrost o 67 tysięcy w stosunku do roku 1934. Z ilości tych wysłano do poszczególnych miast w 1935 r.: Gdańsk: 80.003, Gdynia 19.485, Leningrad: 33.500, Ryga: 10.196, Liepaja: 3.656, Kłajpeda: 14.232, Królewiec: 27.867, Szczecin: 59.482, Hamburg: 6160, Wesermünde: 1.175, Cuxhaven: 600, Düsseldorf: 422, Duisberg: 10.287, Köln: 770, Coblenz: 293, Rotterdam: 5.446, Galatz: 1.500, Palestyna: 1.692, Leith: 639, Kanada: 150. Warto podkreślić, że wysyłka do portów polskich wyniosła 35% ogólnej ilości, że spadł silnie eksport do portów Litwy, Łotwy i Estonji, że zwiększył się eksport do portów niemieckich, do Rumunji i Palestyny (wszystko w stosunku do roku 1934). Eksport do Polski spadł tylko nieznacznie bo o 2.888 beczek, co stanowi spadek niespełna 3 procentowy.

— PRACA PORTU RYBACKIEGO I OBROTY RYBNE PORTU HANDLOWEGO. Import towarów rybnych wyniósł w grudniu 35 r. 2.082 t, z czego przypada na port rybacki 1.333 ton, a na port handlowy: 749 ton.

Do portu rybackiego zawinęło ogółem 9 statków (w tem 5 polskich): z Anglji 1 statek obcy i 4 polskie przywiozły: śledzi solonych jarmuckich 267 ton, czyli: 1.569/1 oraz 200/2, śledzi świeżych w lodzie: 290 ton tj. 2.898 skrzyń. Z Holandji jeden statek polski przywiózł śledzi solonych starych: 208 ton tj. 1.300/1. Z Islandji statek obcy wyładował 160 t śledzi sol. tj. 1.000/1. Z Norwegji 2 statki obce miały: śledzi solonych: 278 ton tj. 1.633/1 i 215/2, śledzi zamrożonych 129 ton, tj. 2.163 skrzyń, oraz konserw 1 tona.

Z polskich połowów „MEWY“ na Morzu Północnem dowieziono jednym statkiem 320 ton śledzi solonych w 2.000 kantjes (beczek morskich).

Do portu handlowego nadeszło drobnicą na 37 obcych i 7 polskich statkach: z Rosji kawioru 7 ton, śledzi solonych z Holandji 86 ton, z Norwegji 13 ton; śledzi świeżych w lodzie: ze Szwecji 45 ton, z Łotwy 27 ton; śledzi zamrożonych z Norwegji 8 ton. Tranu ogółem 469 ton, tj: z Danji 71 ton, z Holandji 239, ze Szwecji 75 ton, z Niemiec 35 ton, z Norwegji 49 ton. Konserw rybnych 94 ton: tj. z Danji 1 tona, ze Szwecji 3, z Anglji 18 ton, z Niemiec 38, z Norwegji 1, z Finlandji 3, z Francji 0,5 tony, z Łotwy 6, z Portugalji 4, z Belgji 9, z Włoch 10, z Estonji 0,5 tony.

Z portu rybackiego wysłano z rybami 182 wagony do kraju oraz 2 wagony do Gdańska.

WYDAWNICTWA

BEZPŁATNY NUMER „DNIA KSIĘGOWEGO“.

Ukazał się objętości 32 stron, dużego formatu, nowy numer „Dnia Księgowego“, wydawanego corocznie przez Związek Księgowych w Polsce.

Numer otwiera artykuł redakcyjny p. t. „Odbudowa zaufania kapitału“, następnie poseł St. Hermanowicz w art. „Projekt prawa dla jednego człowieka“ podaje druzgocącej krytyce projekt rozporządzenia o biegłych rewidentach; skolei ciekawe prace zamieszczają autorzy zagraniczni: G. Colville (Londyn), J. Dumon (Bruksela), James Polak (Amsterdam), prof. dr W. M. Joachim (Bukareszt) i inni. O księgowych rewidentach we Francji w świetle nowego prawa o spółkach akcyjnych pisze prof. dr M. Scheffs; o „Wyścigu rachunkowości sowieckiej“ — Wł. Przyłuski, o kryterjach naukowych w rachunkowości — prof. dr Fr. Tomanek, o rachunkowości w rolnictwie — inż. J. Curzytek, o rachunkowości związków samorządowych — R. Broda.

Ponadto, specjalnie zamieszczony po francusku artykuł o stosunkach polskich w zawodzie księgowych, pióra K. Smoleńskiego informuje czytelników zagranicznych „Dnia Księgowego“ o naszej gospodarce rachunkowej.

Każdy księgowy może otrzymać „Dzień Księgowego“ bezpłatnie w Związku Księgowych w Polsce, Warszawa, Złota 6.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

FINLANDJA

s/s CIESZYN*	20. 1.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	22. 1.
s/s CAPELLA*	27. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	29. 1.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I	25. 1.
		co 2 tygodnie		

ESTONJA

s/s CIESZYN*	20. 1.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	22. 1.
s/s CAPELLA*	27. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	29. 1.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	19. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 1.
s/s HALFDAN	2. 2.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	3. 2.

ŁOTWA

s/s SIRIUS*	20. 1.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	20. 1.
		co tydzień		
		Ryga		
s/s MAGNUS	19. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 1.
s/s HALFDAN	2. 2.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	3. 2.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	20. 1.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	22. 1.
	3. 2.	co 2 tygodnie		5. 2.

LITWA

s/s FALKEN	20. 1.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	22. 1.
	3. 2.	*(Żegluga Polska S. A.)*		5. 2.
		co 2 tygodnie		
s/s VICTORIA	21. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s VICTORIA	22. 1.
s/s MARIEHOLM*	1. 2.	co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	2. 2.
s/s MAGNUS	19. 1.		s/s MAGNUS	20. 1.
s/s HALFDAN	2. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	3. 2.
		co 3 tygodnie		

SZWECJA

s/s HUNDVAAG	26. 1.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	28. 1.
	9. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*		11. 2.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s VICTORIA	21. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s VICTORIA	22. 1.
s/s MARIEHOLM*	1. 2.	co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	2. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	22. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	22. 1.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	27. 1.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	27. 1.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s TCZEW	18. 1.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s TCZEW	18. 1.
s/s ALBERT	21. 1.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALBERT	21. 1.
s/s BERNHARD	25. 1.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s BERNHARD	25. 1.
		Bremen		
s/s SIRIUS*	20. 1.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s SIRIUS* (via Ryga)	20. 1.
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s J. C. JACOBSEN	15. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	16. 1.
	22. 1.	co tydzień		23. 1.
	29. 1.			30. 1.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	28. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	28. 1.
	11. 2.	co 2 tygodnie		11. 2.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s BRISK	21. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	21. 1.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	28. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	20. 1.
		WYSPY W. BRYTANJI **Londyn**		
s/s LECH*	26. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	16. 1.
		co 2 tygodnie		30. 1.
s/s BALTONIA*	19. 1.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA	23. 1.
	12. 1.	co 2 tygodnie		6. 2.
		Hull		
s/s LWÓW*	19. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	16. 1.
s/s LUBLIN*	26. 1.	co tydzień	s/s LWÓW*	23. 1.
s/s KATHOLM	15. 1.	**Manchester/Liverpool**	s/s KATHOLM	15. 1.
s/s UFFE	22. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	22. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	18. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	18. 1.
s/s MINORCA	25. 1.	co tydzień	s/s MINORCA	25. 1.
s/s HAARLEM	1. 2.		s/s HAARLEM	1. 2.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s IRENE	21. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s IRENE	21. 1.
s/s HEBE	28. 1.	co tydzień	s/s HEBE	28. 1.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	21. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	22. 1.
s/s PUCK	28. 1.	co tydzień	s/s PUCK	29. 1.
s/s FORTUNA	16. 1.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	16. 1.
s/s JUNO	20. 1.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	20. 1.
s/s BUSSARD	23. 1.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	23. 1.
s/s BUTT	3. 2.	co 10—11 dni	s/s BUTT	3. 2.
s/s WIBORG	ok. 19. 1.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s Wiborg	ok. 19. 1.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
s/s ŚLĄSK*	21. 1.	**Antwerpja**	s/s ŚLĄSK*	22. 1.
s/s HEL	28. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	29. 1.
s/s ŚLĄSK*	4. 2.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	5. 2.
s/s BUSSARD	23. 1.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	23. 1.
s/s BUTT	3. 2.	co 10—11 dni	s/s BUTT	3. 2.
		(Rummel & Burton)		
—		co 3 tygodnie	s/s AAROE	17. 1.
			s/s KALEV	6. 2.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	15. 1.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	18. 1.
	28. 1.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		1. 2.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	19. 1.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 1.
s/s HALFDAN	2. 2.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	3. 2.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO	24. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PORTO	25. 1.
		co 2 tygodnie		
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s ANDALUSIA	15. 1.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MASILIA s/s CENTA s/s VALENCIA	15. 1. 18. 1. 29. 1.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VASALAND* m/s NORDLAND m/s VIKINGLAND	20. 1. 1. 2. 9. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s NORDLAND* m/s VIKINGLAND	3. 2. 14. 2.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s AAROE s/s KALEV	17. 1. 6. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s CLIFFWOOD* s/s ARGOSY* s/s SAGAPORACK*	17. 1. 24. 1. 31. 1.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK* s/s CARPLAKA* s/s CLIFFWOOD	17. 1. 22. 1. 28. 1.
m/s PIŁSUDSKI*	21. 1.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	25. 1. 29. 2.
s/s PORTO	24. 1.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PORTO	25. 1.
m/s SAN FRANCISCO	21. 1.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KS. MARGARETA	16. 1.
s/s BORE IX s/s MERCATOR s/s AURA	13. 2. 23. 2. 28. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie *(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s ORIENT s/s EQUATOR s/s PUŁASKI	20. 1. 15. 2. 28. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	29. 2.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	1. 2.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
s/s NIPPOU	30. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
m/s TOPEKA	16. 1.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TROLLEHOLM	23. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TAUA	22. 1.
m/s SYDLAND	25. 1.	co 3—10 dni na wejściu		
m/s VASAHOLM	25. 1.	co miesiąc na wyjściu		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

18 stycznia:

s/s ORIENT lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CEUTA lin. z portów Hiszpanji i Sycylji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HELDER lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.
s/s MARION TRABER po węgiel, Bergenske.
s/s SELSKIN po węgiel, Rummel & Burton.
s/s BESS ze złomem, Rothert & Kiłaczycki.

19 stycznia:

s/s BALTONIA lin. z Londynu z pas. i towarami, dla wyładowania, P. Zj. Korp. Bałt.
s/s LUBLIN lin. z Hull z pasażerami i towarami, dla wyładowania, Polbrit.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.
s/s FALKEN lin. z Kłajpedy, Liepaji i Rygi dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s KEISERINDE DAGMAR po drzewo, PAM.

20 stycznia:

m/s TANA lin. po ładunek do portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.
s/s VICTORIA (substytut statku Marieholm) lin. z portów szwedzkich i Kłajpedy, Bergenske.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
m/s VESTA, po węgiel, PAM.
s/s LUDWIG z ładunkiem drobnicy, Behnke & Sieg.
s/s HAGA, po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s VESUVIUS po węgiel, PAM.
s/s SVINT po węgiel, Speed.
s/s BRANDARE ze złomem, PAM.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s SIRIUS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s JUNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

21 stycznia:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku, Filadelfji, Norfolk, Wilmington, Amer. Scantic Line.

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i drobnicą, Gdynia Ameryka Linje Żeglugowe.
s/s BRISK lin. z portów wschodniej Norwegji, dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Z. K. Bałt.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

22 stycznia:

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s IWAN lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lub s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s VICTORIA (subst. za s/s Marieholm) lin. po ładunek i pasaż. do portów wschodnio - szwedzkich i Kłajpedy, Bergenske.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s MARVI z rudą żelazną, Behnke & Sieg.
s/s VIKING po węgiel, PAM.

23 stycznia:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.

24 stycznia:

s/s ANTILOCHUS lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s HUNDVAAG lin. z Norrköpingu i Stockholmu dla wyład. i ładowania. PAM.
s/s PORTO lin. z portów Portugalji i Marokka via Hamburg dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s MINORCA lin z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.

25 stycznia:

m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania, Bergenske.
m/s SYDLAND lin. z portów Gulfu dla wyładowania Bergenske.
m/s VASALAND lin. z portów Bliskiego Wschodu dla wyładowania, Pol.-Levant.
s/s BERNHARD lin. z Hamburga dla wyładow. i ładowania, Prowe.
s/s MARTHA RUSS I. (lub substytut) lin. po ładunek do Abo/Mäntyluoto, Lenczat.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, PAM.

26 stycznia:

s/s LECH lin. z Londynu z pasażerami i towarami, dla wyładowania, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull z pasaż. i towarami, dla wyładowania, Polbrit.

27 stycznia:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Baltimore, Am. Sc. Line.
s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowana i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s ARIADNE, lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.

28 stycznia:

s/s WEST CHATALA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s WARSZAWA lin. z Le Havre dla wyładowania i ładowania, Polbrit.
s/s URSA lin. z portów zach. norweskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s AURA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires, dla wyładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyładowania i ławania, Reinhold.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 stycznia 1936 r. | NR. 3

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

W sprawie obniżek taryf kolejowych

Przeżywamy obecnie okres, który zaliczyć należy do okresów rewolucyjnych pod względem gospodarczym. Wstrząsy w dziedzinie cen oraz form organizacyjnych są tak znaczne, że nieraz mamy obawę, by tempo wszelkich tych zmian nie zepsuło całej akcji. Uwagę tę zastosować należy przedewszystkiem do akcji obniżki taryf kolejowych, przeprowadzanej z takim niczem nieuzasadnionym — jak wykażemy dalej — pośpiechem, że poważnie obawiać się należy w ostatecznym rezultacie pewnego rozczarowania, zamiast wydatnych efektów gospodarczych.

Przed półtora rokiem rozpoczęło Ministerstwo Komunikacji rewizję taryf kolejowych. Robota ta dokonaną być miała w ciągu 2 miesięcy. Wysunęliśmy wtedy na Komitecie Taryfowym Państwowej Rady Komunikacyjnej poważne zastrzeżenia przeciwko takiemu krótkiemu terminowi. Zastrzeżenia te okazały się uzasadnionemi, analiza bowiem przepisów przewozowych i samych taryf trwała nieomal cały rok. Skończyło się jednak na drobnych tylko zmianach, natomiast samych stawek taryfowych nie ruszono zupełnie, Pan Minister bowiem wyraźnie oświadczył, że żadnych obniżek taryfowych udzielić nie może.

Jak przewidywaliśmy, kategoryczne non possumus p. Ministra nie wytrzymało próby życiowej i nowy gabinet zmuszony był przystąpić do radykalnej rewizji wysokości taryf, zapowiadając obniżki naogół do 30% od stawek z roku 1928/29. Przytem zapowiedziano, że rewizja odbywać się będzie przy udziale sfer zainteresowanych i po wysłuchaniu ich opinji. Jednocześnie dla dokonania tej pracy postawiono znów termin tak krótki, że nie wykluczało to popełnienia podczas tej pracy pewnych błędów lub przeoczeń.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów ustalił, że suma zniżek wyrazić się ma cyfrą około 76 miljonów zł. Co to znaczy? To znaczy, że ilość wpływów rocznych P. K. P. według statystyki roku ostatniego, obniża się o sumę 76 miljonów drogą obniżenia poszczególnych stawek taryfowych. Ponieważ obniżka nie będzie globalną, co uważać należy za zupełnie słuszne, bo jedwab n. p. nie potrzebuje zniżki, natomiast potrzebuje ją zboże i drewno, należało tą sumę podzielić w gospodarczo usprawiedliwiony sposób na poszczególne towary, najbardziej potrzebujące obniżek. W tej pracy tkwi całe sedno sprawy i jest ona najtrudniejszą, jeżeli weźmiemy pod uwagę, że rozchodzi się prawie o 1800 pozycyj nomenklatury towarowej.

Wydaje się, że ten skomplikowany, a jednocześnie decydujący w ostatecznym efekcie podział winien był być dokonany po należytem zastanowieniu się i przedyskutowaniu, w każdym razie nie w tempie błyskawicznym. Ale właśnie tak się stało, gdyż odrazu postawiono nas — sfery gospodarcze — przed dokonanym podziałem, nie podlegającym już żadnej zmianie: tyle to otrzyma zboże, tyle cement, tyle ziemniaki i t. d. i to bez dalszej dyskusji co do poszczególnych przydziałów.

Jak już zaznaczyliśmy — dokonano ten podział bez naszego udziału lub nawet wysłuchania naszej opinji. Nie uważamy, by było to słuszne, jednakowoż również nie uważamy, by sprawę tą należało poddać pod dyskusję szerszego grona, n. p. Komitetu Taryfowego P. R. K., bo to praktycznych rezultatów nie dałoby. Jedynie tak błyskawiczne tempo, dobre może na wojence, choć też nie zawsze, w tak kapitalnie ważnej sprawie uważamy za szkodliwe osobliwie, jeżeli podział ten jest bez-

apelacyjny. Dalsze prace nad rewizją taryf odbywają się już pod dyktando owego podziału, choć przy bliższem zagłębianiu się w całokształt całej sprawy niejedno może i należałoby zmienić.

Cała dalsza praca odbywa się w Międzyministerjalnej Komisji i w ciszy gabinetów ministerjalnych. I otóż widzimy już pierwsze rezultaty tej pracy.

Pomorze jako Kresy, żąda od lat pewnej obniżki taryf na węgiel i osobliwie na miał. Od 17. XII. 35 r. pod względem taryfowym na węgiel Pomorze podzielono na północną i południową część (linja Lipusz — Kościerzyna — Starogard — Tczew), przyczem taryfa dla północy jest niższą, niż dla południa. Wskutek tego podziału przewóz miału do Pelplina (pod Tczewem) kosztuje 109 gr za 100 kg, w Tczewie z 100 gr/100 kg. Cui bono — zapytujemy? Dlaczego młyn, mleczarnia lub cegielnia w Pelplinie mają drożej płacić za węgiel i mieć wyższe koszty produkcji, niż te same zakłady w Tczewie, oddalone o 20 km od Pelplina? Pozatem jeżeli chodzi o samo Pomorze, to północne powiaty znajdują się geograficznie w korzystniejszem położeniu, niż południowe, ze względu na bliskość chłonnego rynku zbytu — Gdyni i Gdańska, bardziej oddalonego od powiatów południowych. Nowy podział więc preferencję tę jeszcze pogłębił, stwarzając specjalny przywilej dla części północnej.

Rzekomo wprowadzono ten podział ze względu na konkurencję węgla angielskiego. Ale jest to argument niepoważny, skoro powiaty te, poza Gdańskiem, nigdy węgla angielskiego nie widziały, dociera on raczej do południowego Pomorza Wisłą. Ale i to teoretycznie. — Podział ten, nieoczekiwany zupełnie i dziwny, tłumaczyć można tylko nieuzgodnieniem całej sprawy ze sferami gospodarczemi na Pomorzu, które podziałem takim zostały zaskoczone i uważają go za wręcz szkodliwy, w którym to sensie wypowiedziała się już Izba P.-H. w Gdyni.

Drugi przykład: Oficjalne komunikaty zapowiedziały 6% obniżkę taryfy na cegłę. Komisja Międzyministerjalna postanowiła obniżki tej nie udzielać, uzasadniając to tem, że obniżka ta nie da żadnego efektu gospodarczego. Nie chcemy tu bliżej poruszać tej sprawy i udowadniać konieczności znaczniejszej obniżki taryfy na cegłę, zasadniczego elementu budowlanego, bo to sprawa osobna, chcemy tylko podkreślić, że uważamy takie postanowienie za pewnego rodzaju dowolność, gospodarczo zupełnie nieuzasadnioną, a samą oficjalną zapowiedź o obniżce 6% za pewnego rodzaju bałamucenie opinji publicznej, domagającej się obniżki cen cegły, co już zaobserwowaliśmy w Gdyni, i wstrzymującej się od zakupów cegły.

Na tych 2 wypadkach narazie zatrzymamy się, uważnie jednak śledzić będziemy dalszy postęp prac nad obniżką taryf. Obawiamy się tylko, że z takim pośpiechem przeprowadzane prace nasuną jeszcze cały szereg poważnych wątpliwości i zmuszą w niedługim czasie do ponownego zajęcia się tą sprawą. Jeżeli w sprawach taryfowych tak długo zachowany był status quo, to obecny pośpiech wydaje się być zupełnie nieuzasadnionym, a odsuwanie od współpracy sfer zainteresowanych za niekorzystne dla całokształtu rozwiązania tak niesłychanie ważnego dla życia gospodarczego zagadnienia, jakim jest zdrowy i racjonalny układ taryf kolejowych.

Inż. Alfred Dziedziul.

Budownictwo w Gdyni w roku 1935

Każdy rok dla Gdyni jest rekordem, rekordem pod każdym względem.

Port gdyński w roku 1935 osiągnął nowy rekord swego przeładunku. Port dochodzi jednak do swego maximum przy dzisiejszych możliwościach Polski w dziedzinie handlu zagranicznego.

W odmiennych warunkach znajduje się miasto, pozostające w swej rozbudowie wtyle za portem. Miasto musi nadążyć za portem, osiągnąć taki stan, by mogło bez większych luk obsługiwać wszelkie przejawy związane z możliwościami, jakie w związku z posiadaniem przez Polskę miasta portowego powstają. Jedną z tych luk jest brak dostatecznej ilości mieszkań.

Liczba ludności Gdyni rośnie z dniem każdym. W roku 1934 przybyło do Gdyni przeszło 7 tysięcy nowych mieszkańców, w roku 1935 liczba ta podniosła się do 10 przeszło tysięcy. Dzisiejszy stan ludności Gdyni obliczany jest na 82 tysiące mieszkańców.

W związku z przytoczonym wzrostem liczby ludności, Gdynia musi wybudować odpowiednią ilość domów mieszkalnych, by móc zaspokoić istniejący i wzrastający wciąż głód mieszkaniowy.

W dziedzinie budownictwa Gdynia osiągnęła w roku 1935 nowy poważny rekord. — Zarówno liczba wybudowanych i rozpoczętych budynków, jak ich kubatura i koszty budowy przewyższają w znacznym stopniu wyniki lat poprzednich.

Wyszczególnienie	1932	1933	1934	1935
Budynki rozpoczęte				
Liczba	166	337	318	674
Kubatura w 1000 m^3 . .	176	259	376	818
Koszt budowy w 1000 zł	6,787	7,046	10,114	26,970
Budynki zakończone.				
Liczba	132	154	228	443
Kubatura w 1000 m^3 . .	227	87	189	327
Koszt budowy w 1000 zł	11,250	2,634	5,263	9,253

Porównajmy ten wzrost budownictwa za pomocą statystyki (materjały pochodzą z Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu).

Z tablicy tej widzimy, że w roku 1935 Gdynia przebudowała więcej, niż w dwu latach poprzednich łącznie.

Budownictwo gdyńskie nie ma jednolitego charakteru pod wieloma względami. Powstają budynki stałe i prowizoryczne; mieszkalne i przemysłowe; murowane i drewniane. To też nie od rzeczy będzie rozpatrzenie budownictwa gdyńskiego w roku 1935 szczegółowo.

Tabl. 1. Budynki rozpoczęte

Budynki stałe					Wyszczególnienie	Budynki prowizoryczne				
Ogółem 1935	kwartały I	II	III	IV		Ogółem 1935	kwartały I	II	III	IV
					Liczba budynków					
339	**35**	**96**	**116**	**92**	**Ogółem**	**336**	**28**	**43**	**178**	**87**
					mieszkalne:					
254	24	71	81	78	murowane	11	10	—	—	1
62	5	22	25	10	drewniane	316	15	43	177	81
					przemysłowe:					
20	4	3	9	4	murowane	2	2	—	—	—
3	2	—	1	—	drewniane	7	1	—	1	5
					Kubatura w 1000 m^3					
756,3	**100,4**	**160,0**	**239,0**	**256,7**	**Ogółem**	**61,7**	**5,2**	**9,4**	**30,4**	**16,7**
					mieszkalne:					
719,0	88,1	151,0	227,3	252,6	murowane	2,1	2,0	—	—	0,1
24,5	7,2	8,6	7,0	1,7	drewniane	57,8	2,8	9,4	30,3	15,3
					przemysłowe:					
12,3	4,8	0,3	4,9	2,3	murowane	0,2	0,2	—	—	—
0,5	0,4	—	0,1	—	drewniane	1,6	0,2	—	0,1	1,3
					Koszt budowy w 1000 zł					
26,205	**3,308**	**6,956**	**7,536**	**8,405**	**Ogółem**	**765**	**50**	**113**	**386**	**216**
					mieszkalne:					
25,491	3,022	6,783	7349	8,337	murowane	12	10	—	—	2
488	196	166	98	28	drewniane	735	36	113	385	201
					przemysłowe:					
219	85	7	87	40	murowane	2	2	—	—	—
7	5	—	2	—	drewniane	16	2	—	1	13

Z tablic 1 i 2 widzimy, że rozpoczęto budynków znacznie więcej, niż ukończono — pozwala to na wyciągnięcie wniosku, że rok 1936 w budownictwie gdyńskiem będzie jeszcze bardziej intensywny, niż rok ubiegły.

W obu tablicach uderza duża ilość budynków prowizorycznych, t. j. takich, istnienie których ustalono na maximum lat 5. Są to poprostu baraki, jak z tablic widać w dominującej części drewniane. W latach poprzednich statystyka wykazuje znacznie mniejszą liczbę baraków zarówno rozpoczętych, jak i ukończonych, niż w roku 1935.

Zjawisko to tłumaczyć można w dwojaki sposób — z jednej strony nastąpiło uporządkowanie i wzmożenie pracy Nadzoru Budowlanego, który dba o to, żeby baraki również przed rozpoczęciem budowy uzyskiwały zezwolenie; dawniej większość baraków budowano poza wiadomością, a więc i poza statystyką Nadzoru Budowlanego. — Z drugiej strony budownictwo barakowe niewątpliwie rozwija się w dalszym ciągu — być może obecnie są budowane baraki lepsze i bardziej odpowiadające wymogom sanitarnym — ale zawsze są to baraki. Są dzielnice Gdyni, jak Demptowo, Chylonja, Grabówek, Obłuże, na terenie których można uzyskać prawo budowy baraków z terminem rozebrania budowy do lat 5. Budowa baraków świadczy o dotkliwym głodzie

Tabl. 2. Budynki zakończone

Budynki stałe					Wyszczególnienie	Budynki prowizoryczne				
Ogółem 1935	kwartały I	II	III	IV		Ogółem 1935	kwartały I	II	III	IV
					Liczba budynków					
213	**38**	**33**	**40**	**102**	**Ogółem**	**230**	**5**	**51**	**50**	**124**
					mieszkalne:					
166	29	29	26	82	murowane	13	—	12	—	1
23	1	—	8	14	drewniane	212	5	36	50	121
					przemysłowe:					
10	5	3	5	6	murowane	3	—	2	—	1
5	3	1	1	—	drewniane	2	—	1	—	1
					Kubatura w 1000 m³					
284,8	**60,9**	**39,5**	**53,3**	**131,1**	**Ogółem**	**420**	**0,8**	**9,5**	**10,2**	**21,5**
					mieszkalne:					
268,6	54,8	38,9	50,1	124,8	murowane	3,0	—	2,3	—	0,7
6,5	0,3	—	2,4	3,8	drewniane	38,4	0,8	6,9	10,2	20,5
					przemysłowe:					
8,9	5,3	0,4	0,7	2,5	murowane	0,4	—	0,2	—	0,2
0,8	0,5	0,2	0,1	—	drewniane	0,2	—	0,1	—	0,1
					Koszt budowy w 1000 zł					
8.742	**2,072**	**1,080**	**1,547**	**4,043**	**Ogółem**	**511**	**12**	**110**	**123**	**266**
					mieszkalne:					
8,483	1,973	1,066	1,501	3,943	murowane	37	—	28	—	14
92	8	—	35	49	drewniane	467	12	83	123	249
					przemysłowe:					
156	85	11	9	51	murowane	4	—	2	—	2
11	6	3	2	—	drewniane	3	—	2	—	1

mieszkaniowym Gdyni, szczególnie dla najbiedniejszych sfer robotniczych.

Budownictwo socjalne T. O. R.'u czy „Pagedu" nie zaspokoi głodu mieszkaniowego, jeżeli rozpoczęte nie zostaną usilne inwestycje budownictwa mieszkaniowego, dostępnego dla robotników i inteligencji pracującej.

Nie przyczynią się również do złagodzenia głodu mieszkaniowego wśród inteligencji pracującej średnio uposażonej a tembardziej wśród ludności robotniczej w roku 1935 rozpoczęte duże objekty budowlane Banku Gospodarstwa Krajowego i Zakładu Ubezpieczeń Społecznych. Budowa tych domów, obliczonych raczej na większy dochód, może zrodzić wątpliwości, czy kapitały inwestowane przez Bank Gospodarstwa Krajowego, a zwłaszcza przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie mogłyby być zużyte na budowę tanich mieszkań, mogących być również dochodowemi.

O dalszy rozwój budownictwa Gdyni troszczy się Zarząd Miasta. Istniejący przy Komisarjacie Rządu Komitet Rozbudowy, mający na celu m. in. rozprowadzanie kredytów z Państwowego Funduszu Budowlanego, może wykazać się dalszą swą akcją. W roku 1935 Komitet Rozbudowy udzielił pożyczek w wysokości 3.804 tysiące złotych, a suma ogólna kredytów, rozprowadzonych przez Komitet Rozbudowy od roku 1927 wynosi 33.334 tysięcy złotych.

W roku 1936 nastąpi intensywniejszy jeszcze rozwój budownictwa, tembardziej, że ogólny plan zabudowy Gdyni jest już ukończony, a szczegółowy w znacznej swej części jest również na ukończeniu.

Bolesław Polkowski.

Ratownictwo s|s Otto Alfred Müller

Postęp nauki nawigacji, nowe wynalazki, pozwalające np. za naciśnięciem guzika określać głębokość pod statkiem, możliwość fotografowania przez mgłę, łatwość określenia kierunków, możliwość stałej łączności z lądem za pomocą radja, udoskonalone kompasy (zirokompasy) itd. znacznie zwiększyły bezpieczeństwo pływania na morzu.

Nie wszystko jednak zdołał człowiek opanować — żywioł morski pozostał taki sam

i nieszczęścia ze statkami — rzadziej niż przedtem — lecz się zdarzają na skutek różnych przyczyn.

Współczesne okręty są kosztowne, naprzykład francuska „Normandie“ kosztowała około miljarda franków, zrozumiałym jest więc interes ich właścicieli i wymaga uratowania chociażby części tych dużych wartości. — Jeśli mówimy o ratownictwie morskiem, rozumiemy głównie ratownictwo samych okrętów. Ratować ginących na morzu jest świętym obowiązkiem każdego marynarza i historja zna dużo wypadków wielkich poświęceń dla uratowania życia ludzkiego. Często się zdarza, że ludzie oddają przytem życie za swych przyjaciół, — gdyż każdy nawet wróg, znajdujący się na morzu w biedzie — jest przyjacielem tego, kto mu może przyjść z pomocą.

Zajmuje nas obecnie ratownictwo okrętów, które jako zawód powstało w XIX wieku. Jeszcze kilkadziesiąt lat temu ratowników okrętów nazywano piratami, gdyż przygodni ratownicy okrętów, korzystając z trudnej sytuacji właściciela statku, dyktowali mu swe ciężkie warunki. Obecnie, w epoce wysokiego poziomu techniki, lepszej organizacji życia, ratownictwo okrętów nabrało cech normalnego zawodu. Wielu, mniej znających warunki pracy na morzu, może dziwić wysokość kosztów ratownictwa. Musimy jednak zdać sobie sprawę z tego, że przedsiębiorstwo ratownicze musi stale utrzymywać specjalistów ratownictwa o bardzo wysokich kwalifikacjach, musi posiadać b. kosztowny inwentarz w postaci silnych okrętów ratowniczych, lichtug, pomp i szeregu innych urządzeń. Okręty ratownicze muszą zawsze mieć komplet załogi i być pod parą. A może się stać, że w ciągu roku przedsiębiorstwo nie będzie miało pracy. Z drugiej strony takie przedsiębiorstwo prowadzi ratownictwo zwykle na własne ryzyko według zasady: „no cure, no pay“ t. j. jeśli nie wyleczy, nie otrzyma zapłaty. Jeśli zatopiony okręt nie uda się wyratować — koszta ponosi tylko ratownik.

A ratownictwo okrętów jest zawsze ryzykowne. Jakieś niedopatrzenie, wypadek, zmiana pogody, zmiana kierunku wiatru itd. mogą unicestwić już dokonane roboty, a czasem spowodować zniszczenie ratowanego okrętu.

Trudno się więc dziwić temu, że dyskontując to wszystko, towarzystwa ratownicze muszą drogo kalkulować swe usługi. Z drugiej strony, każdy przezorny armator asekuruje swój statek, tak że w wypadku awarji towarzystwo asekuracyjne, zainteresowane w możliwie mniejszych stratach współpracuje z ratownictwem.

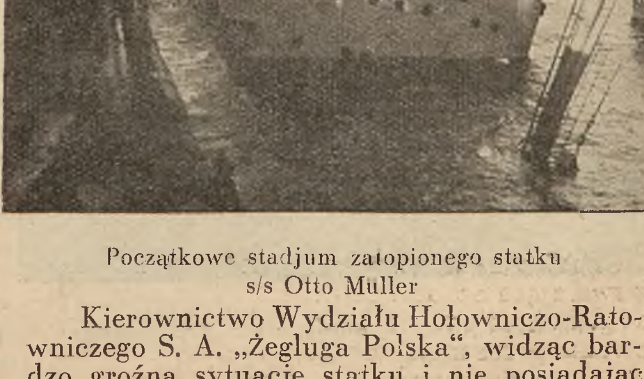
W Polsce zawód ratownictwa okrętów jest dopiero początkujący, lecz w ciągu ostatnich lat udało mu się dokonać szeregu pożytecznych a interesujących pod względem technicznym prac.

Na specjalne pod tym względem wyróżnienie zasługują prace ratownicze, wykonane przez Wydział Ratowniczy Żeglugi Polskiej przy ratownictwie statku niemieckiego Otto Alfred Müller, które uważamy za wskazane opisać szczegółowo.

W dniu 21. XII. 35 r. o godz. 1,20 Biuro Wydziału Holowniczo - Ratowniczego Spółki Akcyjnej „Żegluga Polska“ zostało zaalarmowane wiadomością, iż na redzie naszego portu tonie jakiś uszkodzony statek. Natychmiast wysłano dwa holowniki ratownicze „Ursus“ i „Tur“, celem niesienia pomocy, potem poszedł jeszcze holownik „Atlas“. Na miejscu wypadku, mniej więcej około 1½ mili od wejścia do avant-portu, stwierdzono uszkodzony statek z Hamburga o tonażu 2.750 ton brutto „Otto Alfred Müller“ w bardzo groźnej sytuacji.

Statek ten nadszedł późno wieczorem poprzedniego dnia na redę Gdyni, gdzie zakotwiczony oczekiwał na wprowadzenie go do portu. Między godz. 12. a 1-ą w nocy wychodzący z portu statek „Kersten Miles“ z Hamburga o tonażu 4.971 ton brutto najechał na zakotwiczony „Otto Alfred Müller“, uderzając dziobem w przednią część statku prawej burty, na wysokości pierwszego masztu i powodując wybicie w burcie „Otto Alfred Müller“ ogromnej dziury, przez którą dostająca się woda w bardzo szybkim czasie zalała obie przednie ładownie, jakoteż lukę bunkrową, kotłownię, maszynownię oraz pomieszczenia oficerskie i mesę.

„Kersten Miles“ przy zderzeniu tem nie odniósł żadnych prawie uszkodzeń, natomiast „Otto Alfred Müller“ mimo oparcia się dziobem o dno, znalazł się w bardzo groźnej sytuacji i tylko dzięki szybkiemu przybyciu holowników S. A. „Żegluga Polska“, które natychmiast przystąpiły do ratownictwa przez wypompowywanie stale przybywającej wody z kadłuba statku, statek ten całkowicie nie zatonął.



Początkowe stadjum zatopionego statku s/s Otto Muller

Kierownictwo Wydziału Holowniczo-Ratowniczego S. A. „Żegluga Polska“, widząc bardzo groźną sytuację statku i nie posiadając

dostatecznej ilości odpowiednich środków ratowniczych do tak poważnej pracy, zmuszone było wziąć do pomocy dalsze holowniki ratownicze z Gdańska.

W międzyczasie, wypompowując całą siłą masę przybywającej wciąż wody z kadłuba przystąpiono jednocześnie do wzmacniania wodoszczelnej grodzi pomiędzy zalanemi już, a pustemi jeszcze pomieszczeniami na statku. W tym czasie nadeszły wezwane trzy holowniki ratownicze z Gdańska, które użyto natychmiast do wspólnego wypompowywania wody, chroniąc w ten sposób statek od całkowitego zatonięcia. Całkowite kierownictwo prac pozostawało nadal w rękach S. A. „Żegluga Polska“.

Tegoż dnia nad ranem, po dokładnem zorjentowaniu się w sytuacji, jasnem się stało, że do całkowitego uratowania statku, wobec bardzo zmiennej w tym okresie roku i przez to niepewnej pogody, nieodzowne są specjalne lichtugi ratownicze, do podnoszenia zatopionych statków. Lichtugi takie, poza Anglją, znajdują się jedynie w Hamburgu, dokąd też telefonicznie natychmiast się zwrócono.

W tym samym czasie przewieziono całą załogę uszkodzonego statku na ląd, poczem pracę ratowniczą wzmożono do maximum, uzyskując wydajność wypompowywanej wody w ilości przeszło 3.000 ton na godzinę, po jakimś czasie tej pracy zauważono spadek wody w kadłubie, przystąpiono więc, przy pomocy pracy nurków, do uszczelnienia wszystkich otworów, jakoteż samej grodzi wodoszczelnej pomiędzy drugą ładownią, a luką bunkrową, uzyskując w ten sposób odgraniczenie całkowicie zalanych pomieszczeń od kotłowni i maszynowni.

Kontynuując pracę pompowania nadal, zdołano do dnia 24. XII. 35 r. wieczorem wypompować zupełnie ładownię bunkrową, kotłownię i maszynownię, dzięki czemu rufowa część kadłuba statku wynurzyła się z wody przeszło 2 metry. W tymże samym czasie, przy



Zjednoczona praca sprowadzonych z Hamburga lichtug i holowników

pomocy nurków i holowników, zdołano przeciągnąć kilka lin stalowych pod dziobem i przednią częścią statku, ułatwiając tem samem pracę oczekiwanym z Hamburga lichtugom.

Niestety jednak silne wiatry i wzburzone morze w dniu 25. XII. 35 r. zniweczyły prawie całkowicie dotychczasowe wysiłki i prace. — Uporczywe i silne fale zniszczyły wykonane przez nurków uszczelnienia i zalały powtórnie wszystkie pomieszczenia, opróżnione już z wody. Wzmagające się wciąż wiatr i fala zmusiły prawie wszystkie holowniki do odstąpienia od wraka. Pozostawiono przeto tylko jeden holownik ratowniczy „Ursus“ w pobliżu wraka, decydując się pozatem nie przerywać akcji pompowania przez pozostawienie na pokładzie wraka 2 ruchomych pomp motorowych, wziętych z holowników, z potrzebną obsługą w ilości pięciu ludzi. Ludzie ci pracowali w ciągu 1½ doby w bardzo niebezpiecznych warunkach i dzięki temu jedynie udało nam się powtórnie uchronić statek od całkowitego zatonięcia.

Dnia 26. XII. 35 r. rano nadeszły obie lichtugi z Hamburga, przyholowane przez holownik „Seeteufel“ na skutek jednak wciąż panującego silnego wzburzenia morza, niemożliwem było przystąpić do dalszej akcji ratowniczej przy pomocy lichtug. Rozpoczęto ją dopiero rano w dniu 27. XII. 35 r.

Praca lichtug polegała na ustawieniu ich po obu burtach wraka, na przeciągnięciu przez nurków pod kadłubem całego szeregu specjalnych lin stalowych i umocowaniu tychże na pokładach lichtug, poczem obie lichtugi zatopiono do wysokości pokładów w wodzie, skrócono odpowiednio podłożone liny i, wypompowując stopniowo wodę z samych lichtug, unoszono statek w górę. Kontynuowano przy tem wypompowywanie wody z kadłuba wszystkiemi jednocześnie pompami holowników ratowniczych.

Wymienione powyżej prace wykonywano w bardzo trudnych warunkach, powodowanych stałą zmiennością pogody w okresie od 27. XII. 35 r. do 2. I. 36 r., pracując cały czas bez przerwy.

Nie od rzeczy będzie nadmienić, iż w tym właśnie okresie czasu Wydział Holowniczo-Ratowniczy S. A. „Żegluga Polska“, nie przerywając akcji ratowniczej „Otto Alfred Müller“, wykonał ratownictwo statku „Kastelholm“ o tonażu circa 6.000 ton brutto, który w dniu 30. XII. 35 r. wieczorem osiadł na mieliźnie w pobliżu Orłowa.

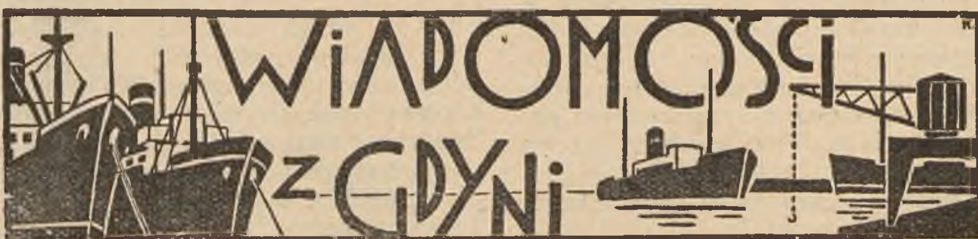
W dniu 2. I. 36 r. po wzniesieniu dziobowej części „Otto Alfred Müller“ na mniej więcej dwa metry od dna, przeholowano go wraz

z lichtugami na spokojną i płytszą wodę w okolicy Brzeźna (Brösen), gdzie powtórzono kilkakrotnie pracę zatapiania lichtug i skracania podłożonych lin, na skutek czego cała dziobowa część statku wynurzyła się z wody, umożliwiając załatanie dziury odpowiednim plastrem, po czem już prędko wypompowano wszystką wodę z obu przednich ładowni i w dniu 4 stycznia 1936 r. wieczorem odprowadzono całkowicie uratowany statek „Otto Alfred Müller“ do portu w Gdańsku i umieszczono go w doku.

Reasumując powyższe, stwierdzić należy, iż Wydział Holowniczo-Ratowniczy S. A. „Żegluga Polska“ przez wykonanie swych prac przy „Otto Alfred Müller“ i „Kastelholm“ w bardzo ciężkich i niebezpiecznych warunkach, wykazał dużą sprężystość, jakoteż całkowite opanowanie powierzonych mu obowiązków.



Holowanie uratowanego statku na płytkie wody pod rzeźnem (Brözen)



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 21 stycznia 1936 r. odbyło się posiedzenie Komisji Podatkowej naszej Izby, poświęcone sprawom organizacyjnym Komisji, oraz omówieniu aktualnych zagadnień z dziedziny podatkowej, m. in. w związku z najnowszemi zarządzeniami Rządu.

Na wstępie Komisja dokonała wyboru przewodniczącego. Na miejsce dotychczasowego przewodniczącego b. wiceprezesa Izby, posła Tadeusza Marchlewskiego, który, jak wiadomo, z mandatu radcy i wiceprezesa Izby zrezygnował, jednogłośnie powołany został p. Radca Adam Korzeniewski z Grudziądza, będący dotąd pierwszym zastępcą przewodniczącego; jego miejsce zajął p. Radca Alojzy Melerski z Torunia, drugi wiceprzewodniczący, zaś na to ostatnie stanowisko powołany został p. Radca Józef Mazur z Grudziądza.

Przystępując do właściwych obrad, komisja wysłuchała sprawozdania st. referenta Izby p. Michała Korytowskiego o pracach Międzyizbowej Komisji Skarbowej, która w sprawozdawczym okresie odbyła 3 posiedzeń.

Dalej omówione zostało zagadnienie reformy świadectw przemysłowych dla przemysłu młynarskiego. W dyskusji, jaka na ten temat się wywiązała, podkreślona została znaczna rozpiętość w opłacie za świadectwa przemysłowe poszczególnych kategoryj. Wobec tego Komisja uchwaliła wniosek, aby domagać się zróżniczkowania opłaty za świadectwa przemysłowe II-ej kategorji dla przemysłu młynarskiego, przez wprowadzenie w nich podziału na dwie klasy: pierwszą opłacającą dotychczasową stawkę, obowiązującą dla tych świadectw i drugą — opłacającą stawkę odpowiednio zniżoną.

Komisja następnie zaznajomiła się z tezami referatów w dziedzinie podatkowej, przedkładanemi przez poszczególne Izby na Kongres Izb Przemysłowo-Handlowych, który odbędzie się w marcu rb. Postanowiono, że członkowie Komisji sformułują stanowisko swe do tych tez na piśmie i ewentualnie wezmą udział w dyskusji nad niemi podczas Kongresu.

Wreszcie Komisja przedyskutowała zagadnienie ustalenia pojęcia „partji“ towarów w zrozumieniu postanowień ustawy o państwowym podatku przemysłowym. W wyniku dyskusji Komisja doszła do wniosku, że pojęcie „partji“ nie da się ustalić jednolicie dla wszystkich towarów, lecz że należy sprawę tę traktować indywidualnie od wypadku do wypadku, w zależności od gatunku towaru.

ZEBRANIE TYMCZASOWEJ RADY PORTOWEJ.

Dnia 22 stycznia br. odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie Tymcz. Rady Portowej przy udziale Dyrektora Departamentu Morskiego p. L. Możdżeńskiego i pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego.

Na zebraniu tem omawiano sprawy ustrojowe portu, sprawę możliwości budowy i eksploatacji kanału przemysłowego sprawę inwestycyj miejskich niezbędnych dla portu, zwłaszcza w zakresie służby sanitarnej oraz sprawy bieżące.

ZEBRANIE KOMISJI CELNEJ TYMCZASOWEJ RADY PORTOWEJ.

Dnia 23 i 24 bm. odbyły się zebrania Komisji Celnej Tymczasowej Rady Portowej w Urzędzie Morskim pod przewodnictwem zastępcy dyrektora Departamentu Cel p. inż. Rafała Kurnatowskiego. Na zebraniach tych rozpatrywano projekt regulaminu dla publicznych składów celnych w Gdyni.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W GRUDNIU.

Statki polskich towarzystw żeglugowych przewiozły ogółem w grudniu 112.049,5 t. towarów, wobec 83.498,5 ton przewiezionych w grudniu 1934 roku. Ten znaczny wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku rozłożył się dość równomiernie na wzrost przewozów eksportowych i importowych. Wywieziono w grudniu ub. r. 85.259,5 ton towarów wobec 67.026,5 t. w grudniu 1934 r., przywieziono 26.622 ton wobec 16.218 t. przywozu w grudniu poprzedniego roku. Jak widać procentowy wzrost przywozu nawet jest nieco większy niż wywozu. i przypisać ten wzrost należy wyłącznie trampom Żeglugi Polskiej, gdyż pozostałe towarzystwa przywozu nie zwiększyły, linje zaś regularne Żeglugi Polskiej zwiększyły przywóz bardzo nieznacznie.

Przewozy międzyportowe zagraniczne i tranzyt zmniejszyły się znacznie: z 254 ton w grudniu 1934 na 168 ton w grudniu ub. roku.

Z poszczególnych towarzystw na Żeglugę Polską przypadło największe nasilenie przewozów względem okresu miesięcznego z przed roku: przewiozła ona 63.273 t. towarów wobec 39.323 t. w grudniu 1934 r., w tem w wywozie 41.070 t. (XII. 34: 26.698 ton), w przywozie 24.037 ton (XII. 34: 12.371 ton). w tranzycie 168 t. (XII. 34: 254 t.)

Linje regularne Żeglugi Polskiej okazały poważny wzrost ruchu wywozowego: 12.770 t. wobec 8.130 t. w grudniu 1934, przywieziono 10.770 t. wobec 10.133 t. w grudniu 1934 r., w tranzycie przewieziono 168 t. (254 t.)

Przez Gdynię przeszło w grudniu 16.085 t. ładunków Żeglugi Polskiej, w tem 6.120 t. eksportowych i 9.965 t. importowych, przez Gdańsk 7.453 ton, w tem 6.650 t. ładunków eksportowych i 803 t. importowych.

Więcej aniżeli jakakolwiek inna linja Żegluga Polska koncentruje swe importy na Gdyni, dzieląc eksport dość równomiernie pomiędzy Gdynię i Gdańsk: takie nastawienie odpowiada niewątpliwie ogólnej tendencji pracy obu portów.

Przewozy trampów Żeglugi Polskiej wyróżniły się w grudniu obfitością i rozmaitością ładunków: przewiozły one w eksporcie 28.300 ton (XII. 34: 18.568 t.). w tem 21.030 t. węgla, 2.652 t. żelaza, 2.530 t. siarczanu amonu. 1.543 t. drzewa, koksu 510 ton, drobnicy 15 t.; w imporcie 13.267 ton (XII. 34: 2.236 t.), w tem 11.080 t. rudy i 2.187 t. pomarańcz.

Statki Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewiozły w grudniu ub. r. 6.105 t. towarów wobec 7.008 t. w grudniu poprzedniego roku, pozatem wywieziono 56 koni. Spadek przewozów objął wyłącznie przywóz, podczas gdy w przywozie zaznaczyła się nawet lekka zwyżka przewiezionej ilości, jak to widać niżej: wywóz w grudniu 1935: 3.900 ton (XII. 34: 3.771 t.). przywóz 2.205 t. (XII. 34: 3.237 t.)

Pomiędzy Gdynię i Gdańsk ładunki podzieliły się tak: przez Gdynię 4.000 ton (1934: 4.338 t.), w tem w eksporcie 2.048 t.) (1934: 2.279 t.), w imporcie 1.952 t. (1934: 2.059 t.), przez Gdańsk natomiast 2.105 t. (1934: 2.670 t.), w tem w eksporcie 1.852 t. (1934: 1.492 t.), w imporcie 253 t. (1934: 1.178 t.) Z powyższego wynika, że w Gdańsku spadł import na statkach towarzystwa i wzrósł eksport, choć nie w tym stopniu; w Gdyni nastąpił odwrotnie lekki spadek eksportu i nieznaczny wzrost importu.

Podział ładunków pomiędzy Londyn i Hull: odpowiednio 2.559 ton i 3.546 t., z czego widać, że wymiana towarowa z Hull w porównaniu z wymianą z Londynem się zwiększa. Wywieziono do Hull 2.222 t. towarów, w tem 1.362 t. z Gdańska i 860 t. z Gdyni. Przywieziono z Hull 1.206 t. do Gdyni i 118 t. do Gdańska. Do Londynu wywieziono 1.678 t. towarów w tem z Gdyni 1.188 t. i z Gdańska 490 t.; przywieziono z Londynu 881 t. towarów, w tem do Gdyni 746 t. i do Gdańska 135 t.

Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe (Pol. Transatlantyckie Tow. Okrętowe) wykonało 2 podróże z N. Yorku i z powrotem w grudniu ub. roku wobec zaledwie jednej podróży w grudniu 1934 r. Liczby wobec tego są w ostatnim grudniu niewspółmiernie większe: przewieziono 417 pasażerów, w tem 241 z Ameryki i 176 do Ameryki, wobec 176 pasażerów z Ameryki w grudniu 1934 r. Towaru przewieziono 1.635 t., w tem 1.255 w eksporcie i 380 w imporcie, wobec 617 t. towarów importowych w grudniu poprzedniego roku.

Statki Polskarobu miały również wyniki pomyślniejsze niż w roku poprzednim: przewieziono 39.034,5 t. węgla ,wyłącznie w eksporcie, wobec 36.557,5 t. w grudniu 1934 r., w tem do Szwecji 26.638 t. (21.853,5 t.) i 12.396,5 ton do Norwegji (14.704 t.) Odbyto podróży 14 (13), odwiedzając porty: 2-krotnie Oxelösund, Stockholm, Gefle i Göteborg. oraz po 1 razie: Tofte, Helsingborg, Slite, Oslo. Haugesund i Stavanger.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W GRUDNIU 1935.

W grudniu 1935 roku urządzenia przeładunkowe w porcie przepracowały godzin 13020 min. 55 z zużyciem prądu 119.373 kWh i przeładowały 236.638 t. towarów masowych i drobnicowych, z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów:

Dźwigi	Godz. pracy netto	Ilość przeł. ton	Ilość zuż prądu kWh	proc. zatrud netto
1. 3 mostowe	618.45	38.162	21.439	103,0
2. 1 taśmowiec	103,05	20.118	6.300	51,5
3. 1 zasobnik	373,40	22.038	2.801	187,0
4. 6 do rudy i złomu	5.230,55	55.652	31.482	268.0
5. 24 bramowe	7.028,55	81.034	10.570	146,5
6. 14 półportalowe	3.735,35	41.701	23.293	133.0

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy 153,8%, w roku 1934 — 99,7%, przyrost więc wynosi zatem 54,1%.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO GDYNI W GRUDNIU.

W ciągu grudnia do portu gdyńskiego przywieziono 12.683,5 ton bawełny, w tej ilości 11.070 ton bawełny amerykańskiej, 992,3 ton bawełny egipskiej i 621,1 ton bawełny egzotycznej. Na ogólną ilość bawełny amerykańskiej statkami linij bezpośrednich z Gulfu przywieziono 9.371,9 ton, zaś z przeładunkiem w portach europejskich 1.698 ton, z tego przeładowano w Bremie 1.643 ton i w Rotterdamie 55 ton. Bawełna egipska w ilości 909,3 ton przywieziona została do Gdyni statkami linij bezpośrednich i w ilości 82,9 ton z przeładunkiem w porcie angielskim Hull. Wreszcie cała ilość bawełny egzotycznej w wyżej wskazanej ilości 621,1 ton przywieziona została z przeładunkiem w portach zachodnio - europejskich. Zwrócić przytem należy uwagę na fakt, że o ile bawełna amerykańska w znacznej ilości miała za port przeładunkowy jedynie Bremę, o tyle dla bawełny egzotycznej weszły w rachubę 4 porty przeładunkowe, a mianowicie pierwsze miejsce zajęła Antwerpja z przeładunkiem 341 ton, drugie Rotterdam z 137,6 ton, trzecie Brema — 95,1 ton i czwarte Hamburg 46 ton.

ANKIETA GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zwraca się do firm przemysłowych swego okręgu z uprzejmą prośbą o udzielenie Głównemu Urzędowi Statystycznemu danych, w związku z rozpisaną przez Urząd ten ankietą o produkcji, zbycie i zatrudnieniu za r. 1935. Izba uprasza o dokładne wypełnienie otrzymanych kwestjonarjuszy i przestrzeganie terminu zwrotu ich, który wyznaczono na dzień 31 stycznia br.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W GRUDNIU I W CAŁYM ROKU 1935.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w grudniu 386.035 ton, z czego na przywóz przypadło 69.539 ton i na wywóz 316.496 ton. W porównaniu do ogólnego przeładunku towarów w grudniu roku 1934, który wyniósł 513.427,5 ton, wypada zanotować spadek ogólny w wysokości 127.392,5 ton. Spadek ten jest wynikiem jedynie obniżenia się ilości towarów wywożonych. który w porównaniu do grudnia roku poprzedniego spadł o 141.624 ton, przywóz natomiast wzrósł o 14.231,5 ton.

Jeśli chodzi o zmiany jakie zaszły w przeładunku poszczególnych towarów w grudniu w porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego, to zanotować należy (w nawiasach liczby odnoszą się do grudnia 1934 r.) w przywozie wzrost wykazały: rudy 40.444,3 ton (18.739,3 ton), kakao 143,6 ton (67.4 ton), tłuszcze zwierzęce — 1.277,3 ton (1.001,4 ton, złom — 81,8 ton (0), żelazo i stal — 2.400,3 ton (1.596,6); spadek natomiast wykazały: nasiona 982,8 ton (1.100,1 ton), kawa — 216,6 ton (226,3 ton). śledzie solone — 4.335.9 ton (11.086,4 ton), fosforyty — 1.603,1 ton (7.147,7 ton), wełna — 0 (7,8 ton), przędza wełny 5,4 ton (31,4 ton), przędza bawełny — 49,3 ton (396 ton), szmaty — 0 (98,2 ton) i żelazo surowe 13,9 ton (73,1 ton).

Z liczb powyższych wynika, że wzrost przywozu przypisać należy głównie wzmożonym dowozom rudy, natomiast spadek przywozu dotknął cały szereg towarów w pierwszym zaś rzędzie śledzi i fosforytów.

W wywozie zaszły zmiany następujące: wzrost dał się zauważyć przy pszenicy — 2.734,7 ton (305 ton), roślinach strączkowych — 6.332,1 ton (2.416,3 ton), mące — 15.159,3 ton (2.409,7 ton), bekonach 110,9 ton (75 ton), parafinie — 1.238,1 ton (1.101,9 ton) i makuchach — 3.134,1 ton (2.780 ton). Zmniejszenie wywozu nastąpiło w następujących kategorjach towarów: żyto 8.945,8 ton (49.112.1 ton), jęczmień — 28.887,9 ton (37.003,3 ton), węgiel — 157.895.8 ton (260.956,7 ton), oleje do trybów — 437,2 ton (570,1 ton), smary — 57 ton (6.581,7 ton), drzewo tarte — 38.041,2 ton (44.727,8 ton) i cynk — 318,1 ton (513,4 ton).

Co się tyczy ogólnych wyników rocznego przeładunku towarów w porcie gdańskim. to wyraził się on w liczbie 5.093.014.4 ton, co

w porównaniu do roku poprzedniego stanowi spadek o 1.275.929,2 ton. Spadek jest całkowicie wynikiem obniżenia wywozu, który się zmniejszył o 1.398.634,3 ton, zmniejszenie to przypada głównie na węgiel, którego załadowano w porcie gdańskim o około 1 milj. ton mniej niż w roku poprzednim oraz na drzewo, którego wywieziono o blisko 200 tys. ton mniej, wreszcie na zboże wszelkiego gatunku. Natomiast przywóz towarów w roku 1935 w porównaniu do roku 1934 wzrósł o 122.705,1 ton.

Szczegółowe zestawienie liczb dotyczących rocznego przeładunku towarów w porcie gdańskim nie zostało jeszcze całkowicie wykończone, co uniemożliwia przeprowadzenie już teraz pełnej analizy porównawczej, w stosunku do roku poprzedniego, jak również tej samej analizy w porównaniu do obrotów Gdyni.



NOWA LINJA REGULARNA GDYNIA — AMERYKA POŁUDN.

Dnia 28 lutego br. nastąpi oficjalne otwarcie nowej polskiej pasażersko-towarowej linji żeglugowej Gdynia — Ameryka Południowa.

W dniu tym wyruszy w pierwszą podróż na tej linji s/s Pułaski, którego przebudowa, dokonywująca się w stoczni duńskiej Nakskov, jest już na ukończeniu. Pełnej modernizacji uległy pomieszczenia pasażerskie. Wprowadzono sztuczną wentylację, powiększono liczbę pryszniców i wanien, przeprowadzono ogólny remont. Statek został poza tem wyposażony w chłodnię do przewozu łatwo-psujących się towarów.

Trasa „Pułaskiego", wynosząca 20 tys. km. jest następująca: Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Sao Paulo — Montevideo — Buenos Aires.

ZAMIANA STATKU NA LINJI GDYNIA/GDAŃSK — KOPENHAGA.

Na linji Gdynia/Gdańsk — Kopenhaga utrzymywanej z odjazdami raz w tygodniu w obie strony przez „Det Forenede Dampskibsselskab" w Kopenhadze nastąpiło wycofanie z ruchu parowca „J. C. Jacobsen" i wprowadzenie na stałe na linję parowca „Sleipner". Statek ten dotąd kursował na linji Kopenhaga — wyspy Faeroe, posiada komfortowe urządzenia dla 22 pasażerów 1-ej klasy i 24 pasażerów drugiej klasy. Statek ma nośność około 1.300 t. DW.

SZWEDZKA MARYNARKA HANDLOWA W R. 1935.

Według danych Norske Veritas marynarka szwedzka w roku 1935 zmniejszyła się o 37 statków i 40.900 t. rej. brutto. Ciekawe jest, że flota motorowych statków znacznie się zwiększyła w tym roku: o 8 statków z 24.300 t. r. brutto, natomiast flota parowców zmniejszyła się o 44 statki z 65.000 t. r. br.

Na 1-go stycznia 1936 r. tonaż szwedzki liczył 1.526.800 ton r. brutto pojemności okrętowej.

Jednocześnie bardzo pomyślnie rozwijało się budownictwo okrętowe na stoczniach Szwecji. Z końcem roku znajdował się na stoczniach tych w budowie tonaż nowych okrętów o ogólnej pojemności 197.630 ton.

OPANOWANIE PRZEWOZÓW PRZEZ FLOTĘ SOWIECKĄ.

Jak wiadomo, w ostatnim roku uwydatniła się szczególnie silnie tendencja Związku Sowieckiego do uniezależnienia się w przewozach morskich z- i do- portów sowieckich, od pośrednictwa obcych statków handlowych. Zadanie to nie przedstawia się niewykonalnem, ze względu na specjalny charakter eksportu sowieckiego (surowce, w pierwszym rzędzie drzewo). Liczne zakupy tonażu zagranicą, najwięcej w Holandji, oraz w mniejszym stopniu własne budownictwo okrętowe przyczyniły się do podniesienia udziału bandery sowieckiej w obrotach własnych portów do 40%.

W liczbach bezwzględnych przedstawia się to cyfrą 5.000.000 ton, wobec tego, że cały obrót Związku Sowieckiego przez porty morskie z zagranicą jest niewielki — nieco ponad 12.000.000 ton.

Sowieckie statki również trudniły się przewozem towarów między portami zagranicznemi: sprawami temi trudnił się Sowfracht (Sowiecka Frachtowa Agencja), którego zadaniem jest dostarczanie statkom sowieckim frachtów pomiędzy portami zagranicznemi.

„QUEEN MARY" SZACHUJE DOTYCHCZASOWE CENY PRZEJAZDU PRZEZ PÓŁNOCNY ATLANTYK.

Cunard - White Star Line zawiadomiła agentury sprzedaży biletów o minimalnych stawkach dla budującej się „Queen Mary", które odpowiadają stawkom statku kabinowego, czyli Ł 32 10 s. poza sezonem i Ł 33 5 s. latem. Konferencja Pasażerska Północnego Atlantyku zaprotestowała przeciwko tym cenom, wobec czego Cunard - White Star Line zapowiedziała swój zamiar wystąpienia z konferencji. Pierwszy odjazd „Queen Mary" nastąpi 27 maja, to też powyższe pociągnięcia ze strony linji i konferencji mają raczej znaczenie taktyczne, aniżeli realne: wykonywane są one jednakże na tle tendencji zniżkowej dla stawek za przewóz pasażerów poprzez północny Atlantyk i są jakby zapowiedzią ogólnych zniżek, pod presją zniżki cen biletów najdroższego statku.

Na razie już 28-go stycznia odbędzie się w Londynie posiedzenie Atlantyckiej Konferencji, które prawdopodobnie orzeknie nieprzychylnie dla właścicielki „Queen Mary". Wnioskować o tem można z następującego oświadczenia p. S. J. Jacksona, wice-prezesa United States Lines:

„Linje naogół odczuwają, że są głębokie podstawy, ażeby wątpić, czy zgodne jest z duchem konferencji przyznanie szczebla statku kabinowego dla statku zbudowanego jako de luxe firt class liner, second to none, który jest trzykroć większy od wielkich statków i wreszcie o sześć węzłów szybszy od najszybszych statków, które dotąd były traktowane jako statki kabinowe. Niemniej jednak niema przepisu, któryby zabronił armatorowi decyzji w sprawach dotyczących eksploatacji własnego statku".

Holland America Lijn, nie czekając na wynik posiedzenia już przemianowała od 16. I. swoje pierwsze klasy na klasy kabinowe. Postąpiły tak również inne towarzystwa, co nie przesądza sprawy „Queen Mary", która wszak będzie statkiem luksusowym, o rekordowej wielkości i szybkości i w razie pozostania jej armatorów w konferencji prawdopodobnie nie zostanie uznana za cabin-ship.

STATEK BUDOWANY ZA PARTJĘ TYTONIU.

Koninklyke Paketvaart Maatschappy w Amsterdamie ma poważny udział w Deli Company, do której należą zbiory tytoniu z Sumatry. Holenderskie zbiory tytoniu na Sumatrze zagrożone są ostatnio przez zmniejszenie zapotrzebowania ze strony głównych ich nabywców, do których między innemi zaliczają się Niemcy, biorące normalnie połowę zbiorów tej wyspy, wartości około 40 milj. marek. Ustalenie kwot importowych i inne zarządzenia restrykcyjne doprowadziły odbiór do zaledwie 20,5 milj. marek.

Koszt budowy nowego 12.000-tonowca dla wspomnianego towarzystwa żeglugowego wynosi 3 miljony florenów, więc zamówienie na statek — to tylko cząstka dla wyrównania bolesnej różnicy, o ile za cenę budowy statku w Niemczech można zwiększyć dostawę im dla przemysłu cygarowego sumatrzańskiego tytoniu. Pozostaje zaspokoić protesty odczuwającego brak zamówień holenderskiego budownictwa okrętowego. Na szczęście towarzystwo potrzebuje aż trzech nowych okrętów i za cenę oddania dwóch z nich stoczniom holenderskim uzyskuje zezwolenie na zamówienie trzeciego u Bloma i Vossa w Hamburgu. Będą to motorowce 16-węzłowe, z urządzeniami dla 80 pasażerów pierwszej klasy i 90 miejsc w chińskiej klasie kabinowej. Słowem wygląda, jak gdyby wszyscy udziałowcy tranzakcji byli zadowoleni, a przedewszystkiem towarzystwo żeglugowe, które odnawia swą flotę, potrzebując tylko ⅔ kosztów tego odnowienia płacić w gotówce i wzmacniając swą pozycję, jako udziałowiec plantacyj tytoniu.

STATEK ZA ALUMINIUM.

Konstruktor ostatnich yachtów - obrońców puharu amerykańskiego p. St. Burgess zaprojektował do następnej obrony tego puharu statek długości 100 stóp, cały z aluminium. Statek aluminiowy tej wielkości będzie według obliczeń ważyć zaledwie trzecią część wagi statku stalowego. Zachodzi jedynie pytanie czy da się należycie uodpornić kadłub aluminiowy na działanie wody morskiej. Na razie spuszczono na wodę część centralną przyszłego statku i bedzie sie dokonywało seryj doświadczeń w Newport News Va.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBRADY POLSKIEJ I NIEMIECKIEJ KOMISYJ RZĄDOWYCH W SPRAWIE OBROTU TOWAROWEGO.

W dniach ostatnich odbyła się w Warszawie druga wspólna sesja komisyj rządowych polskiej i niemieckiej, których zadaniem jest stałe kontrolowanie obrotów towarowych między obu krajami, dokonywanych na podstawie umowy gospodarczej z dnia 4 listopada 1935 r. oraz nadawanie wymianie handlowej właściwego biegu.

W wyniku 6-dniowych obrad, prowadzonych w atmosferze życzliwej współpracy i koordynacji wzajemnych wysiłków, mających na celu prawidłowe i korzystne dla interesów obu stron regulowanie wywozu i przywozu, zgod-

nie z postanowieniami umowy, osiągnięto przedewszystkiem porozumienie w sprawie ustalenia obustronnego planu importowo - eksportowego na miesiąc luty 1936 r. Z uwagi na to, że sezonowe natężenie wywozu niektórych polskich artykułów rolnych było w ub. miesiącach znaczne, import zaś niemiecki do Polski i W. M. Gdańska (który, jak wiadomo, uczestniczy w umowie listopadowej) nie osiągnął dotychczas ustalonej pierwotnie wysokości — komisje rządowe postanowiły znacznie obniżyć „plafon" eksportowy polski na luty. Okazało się bowiem wyraźnie, iż możliwość rozwoju wzajemnego wywozu i przywozu są ze sobą ściśle powiązane. Niedostateczny rozwój eksportu niemieckiego do Polski musi zatem z konieczności pociągnąć za sobą pewne zahamowanie wywozu polskiego do Niemiec. Szczególnie silne ograniczenie eksportu polskiego w lutym ma na celu zapewnienie sprawnego działania układu rozrachunkowego i temsamem niezwłocznego otrzymywania przez eksporterów ich należności, a zwłaszcza całkowite uniemożliwienie powstawania jakichkolwiek nowych „zamrożeń" z tytułu eksportu polskiego do Niemiec. Ponadto w celu uniknięcia na przyszłość dalszego poważnego ograniczenia ilościowego naszego wywozu do Rzeszy i sprawnego regulowania wzajemnych obrotów towarowych, obydwie komisje rządowe porozumiały się co do środków. prowadzących do przewidzianego w umowie listopadowej wzmożenia wywozu niemieckiego i w konsekwencji także do powiększenia eksportu polskiego. W związku z tem, komisje rządowe uchwaliły wprowadzić dalsze ułatwienia i w obrocie artykułami handlu księgarskiego (wymiana wydawnictw, wypożyczanie książek i t. p.), a także ustaliły warunki importu do Polski na składy konsygnacyjne oraz omówiły szereg kwestyj, związanych z funkcjonowaniem zarówno samej umowy gospodarczej, jak i załączonego do niej układu rozrachunkowego.

Pozatem omówiona została przez komisję rządową kwestja wierzytelności Polski, powstałych jeszcze na podstawie układu kompensacyjnego z dnia 11-go października 1934 r. i w rezultacie stworzone zostały możliwości „odmrożenia" znacznej części tych wierzytelności.

Wreszcie uzgodniono, że następna sesja komisyj rządowych odbędzie się w połowie lutego w Berlinie.

PERSPEKTYWY DLA EKSPORTU POLSKIEGO DO EGIPTU.

Egipt staje się w ostatnich latach dla wywozu polskiego rynkiem zbytu o wzrastającem znaczeniu i wysuwa się pod tym względem na jedno z czołowych miejsc wśród krajów kontynentu afrykańskiego.

Dla lepszego uwypuklenia tego stanu rzeczy, przypomnieć należy, że dość znaczny wywóz polski do Egiptu w latach przedkryzysowych, zbyt jednak jednostronny, bo składający się głównie z dwóch pozycyj: cukru i cementu, doznał dotkliwego załamania się w latach 1931 i 1932 skutkiem rozwinięcia się w tym czasie egipskiego przem. odnośnych artykułów. Od tego czasu jednak zaznacza się zwrot ku poprawie, słaby jeszcze w roku 1933, silniej postępujący w roku następnym i 1935. Rynek egipski, wolny od jakichkolwiek ograniczeń przywozowych i płatniczych i jeden z rzadkich pod tym względem wśród piętrzących się powszechnie wszelkiego rodzaju zapór wwozowych, zaczyna z natury rzeczy coraz silniej zaprzątać uwagę polskich kół eksportowych, tym razem o szerszym już zasięgu, a akcentuje się to w większym stopniu od chwili, kiedy waluta egipska, ściśle związana z funtem angielskim, przestała ulegać znaczniejszym wahaniom kursowym i kiedy sprawa usprawnienia i potanienia połączeń morskich między Polską a krajami Bliskiego Wschodu weszła na drogę zdecydowanej poprawy.

Następujące cyfry ilustrują dobitnie dynamikę zwiększających się obrotów wywozu polskiego na rynek egipski w ostatnich trzech latach. w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy:

I—IX. 1933	zł 1.933.000
I—IX. 1934	zł 2.784.000
I—IX. 1935	zł 3.697.000

Zestawienie powyższe uwidacznia silne tempo wzrostu polskiego wywozu na rynek egipski, który w roku bieżącym jest wyższy o jedną trzecią w stosunku do roku poprzedniego, zaś dwukrotnie wyższy w stosunku do 1933 roku.

Interesującym objawem wywozu polskiego do Egiptu, w przeciwieństwie do stanu z lat dawniejszych, jest tendencja jego do różniczkowania się. Obok ważniejszych dotychczasowych pozycyj, jak węgiel, dykta, meble gięte, naczynia żeliwne, niektóre tkaniny wełniane i t. d. pojawiają się na rynku egipskim coraz nowe artykuły polskie, które w r. 1934 objęły przeszło 40 różnych pozycyj, a do których w roku bieżącym doszły dalsze, jak: żelazo handlowe, łączniki do rur, wyroby mięsne, wyroby lniane, niektóre tkaniny bawełniane, koce wełniane, stożki do kapeluszy, niektóre artykuły chemiczne, papier szmerglowy, szczecina i inne. Wprawdzie niektóre z tych pozycyj nie wyszły jeszcze poza ramy próbnych wysiłków, osiągnięte jednak pierwsze wyniki pozwalają przypuszczać możliwość ich utrwalenia się.

W analizie perspektyw dalszego rozwoju polskiej ekspansji handlowej w stosunku do Egiptu, szczególną uwagę zwraca na siebie przełomowy wprost zwrot konjunkturalny, jaki dokonywuje się w chwili obecnej na tymże rynku. W szczególności dotyczy to dziedziny artykułów bawełnianych, stanowiących najważniejszą pozycję w przywozie Egiptu. Przez obłożenie przez Egipt 40 procentowem cłem

dodatkowem, ad valorem, najgłówniejszych artykułów japońskich (wszystkie artykuły bawełniane oraz artykuły ze sztucznego jedwabiu) oraz wstrzymanie, w wyniku zastosowania sankcyj, dosięgającego dużych sum przywozu włoskiego, który zresztą już od szeregu miesięcy poważnie osłabł, wytwarza się na rynku egipskim uprzywilejowana sytuacja zbytu dla pozostałych krajów. Dla uprzytomnienia sobie znaczenia dokonanej zmiany, wystarcza wspomnieć, że przywóz do Egiptu samych tylko artykułów bawełnianych pochodzenia japońskiego i włoskiego osiągnął w roku 1934 przeszło 2,5 miljona funtów, zaś wraz z pozostałemi artykułami, objętemi ograniczeniem przywozowem, blisko 4,5 miljona funtów. W zakresie tego importu Egipt poszukuje dzisiaj intensywnie zastępczych źródeł zakupu.

W nawiązywaniu nowych kontaktów handlowych egipskie sfery handlowe zwróciły uwagę również na Polskę. Zainteresowanie to znajduje wyraz w licznych zapytaniach, skierowanych obecnie do fabryk polskich, a nawet wyjazdach poważnych kupców do Polski, które podejmowane są w przeświadczeniu, że polski przemysł powinien dziś posiadać możliwości konkurencyjne w nowootworzonych warunkach rynkowych.

Nie ulega zatem wątpliwości, że moment dzisiejszy jest wyjątkowym i dlatego winien spotkać się on z najleżytem zrozumieniem ze strony jaknajliczniejszych polskich kół eksportowych i natychmiastowem podjęciem przez nie aktywnych i realnych wysiłków. Niewykorzystanie go grozi zdystansowaniem polskiego wywozu przez inne kraje, które podjęły już wzmożoną akcję o rozszerzenie swych pozycyj na rynku egipskim.

By jednak akcja eksportowa mogła liczyć na pełne powodzenie, musi być przedewszystkiem dobrze zorjentowana w potrzebach rynku które dla wielu artykułów są odmienne niż na innych rynkach, ze względu na różnice klimatyczne, specjalne przyzwyczajenia ludności i t. d. Nie wystarcza tutaj poprzestawanie na informacjach przedstawiciela miejscowego i na niepewnej często jego pracy, lecz niezbędnem jest ujęcie kontroli rynku we własne ręce. Egipskie firmy agenturowe gromadzą zazwyczaj, w chęci zabezpieczenia się przed ciągłemi przesunięciami, zachodzącemi w możliwościach dostaw poszczególnych krajów, możliwie liczne przedstawicielstwa, co zawsze wzbudza obawę, czy artykułowi polskiemu poświęcana jest należyta uwaga i praca. W tych warunkach korespondencyjne jedynie kontakty niezawsze wystarczają. — Najodpowiedniejszym tutaj środkiem zdaje się być stwarzanie własnych organizacyj eksportowych, rozporządzających na rynku zbytu swoimi wypróbowanymi ludźmi, czego zachęcające przykłady już istnieją, a z braku tychże conajmniej zwiedzanie rynku, osobiście przez dostawcę lub jego komiwojażera, celem bezpośredniego zapoznania się z jego strukturą. Częste były wypadki, że jedno odwiedzenie rynku przez dostawcę wystarczyło dla wprowadzenia artykułu, czego kilku zmienianych kolejno agentów miejscowych dokonać nie mogło. Ważnym tu również jest moment psychologiczny. Dostawca, z daleka patrzący na rynek, odnosi się często już a priori z uprzedzeniem do rynku i do otrzymywanych od osób trzecich informacyj i o wiele skłonniejszym staje się zazwyczaj do większych wysiłków a nawet ofiar po osobistem sprawdzeniu rynku i poznaniu odbiorców. Ten osobisty kontakt usunie niewątpliwie wiele jeszcze istniejących, nieuzasadnionych w dużej części, uprzedzeń względem rynku egipskiego, z jakiemi spotkać się można wśród dostawców polskich. Tak pojęta akcja eksportowa może się opłacić, zwłaszcza obecnie, przyczem w rachubę wchodzą, poza rynkiem egipskim, niemniej interesujące rynki ościenne. Wyrazem słuszności tego zalecenia jest fakt bardzo licznego dzisiaj obsyłania rynku egipskiego komiwojażerami przez dostawców innych krajów i częstego zakładania przez tychże swych własnych agentur sprzedażnych.

Poza techniczną stroną organizacji eksportowej ważnem jest zwrócić uwagę również na strukturalne warunki rynku egipskiego. Krzyżująca się na tymże ostra konkurencja licznych krajów przyzwyczaiła rynek do bardzo niskiego poziomu cen. W tej sytuacji rynek egipski stał się mniej wybrednym pod względem jakości i poszukuje przedewszystkiem artykułów tanich. Dotyczy to przedewszystkiem dziedziny artykułów włókienniczych, w której dotychczasowy, słaby stosunkowo, eksport polski, posiadający naogół towar lepszy i droższy, docierał naogół tylko do odbiorców detalicznych, rzadko natomiast do hurtowników.

Celem dopełnienia powyższych uwag należy zaznaczyć, że ogólna sytuacja gospodarcza Egiptu uległa w ostatnich latach znacznej poprawie, zaś w chwili obecnej jest szczególnie pomyślna. Zrównoważony budżet państwowy o wzrastających stale wpływach skarbowych, silne nadwyżki w bilansie handlowym, zdrowa waluta oraz obfity zbiór tegoroczny bawełny, stanowiącej główne źródło bogactwa kraju, z jaknajlepszemi widokami na jej sprzedaż, są czynnikami, które dodatnio wpływają na korzystne kształtowanie się siły kupna rynku jakoteż na jego zadawalającą dzisiaj wypłacalność.

ZMIANY TARYFY CELNEJ W FINLANDJI NA ROK 1936.

Fińska Rada Ministrów wprowadziła z dniem 1 stycznia b. r. następujące zmiany w fińskiej taryfie celnej w dziedzinie pozycyj tak zw. „ogwiazdkowanych“, to znaczy pozycyj, które Rada Ministrów może zmienić bez uprzedniej zgody parlamentu:

Nr. poz.	Nazwa towaru	Nowa stawka za 1 kg w	Poprzednia stawka FMK.
34	Kukurydza niemielona . . .	0.15	0.20
49	Otręby wszelkie	0.15	0.30
70	Makuchy różne	0.20	0.30
71 b	Inna pasza	0.20	0.30
	Obuwie:		
477	inne, osobno niewymienione, których waga od pary netto wynosi więcej niż 400 gr również obuwie z innego materjału, niż skóry, osobno niewymienione	38.—	48.—
	Futra, wyprawione, niezszyte:		
484 a	zwyczajne owcze, oprócz do celów wojskowych	100.	100.—
b	inne owcze, jak astrakan, „persjan", oprócz do celów wojskowych	160.—	100.—
492	Obuwie gumowe:		
	a) wysokie	12.—	20.—
	b) inne	12.—	16.—
	Motory wszelkie:		
683	1. wybuchowe	10% ad val.	—
	2. inne	10% ad val.	—
727	Zegary:		
	Ze złotą kopertą lub z platyny	150.—	150.—
	Koperty do zegarów:		
729	Ze złota lub platyny	150.—	150.—
Uwaga	Zegary z pozłacaną kopertą	100.—	150.—
	Koperty pozłacane	100.—	150.—
744	Kamienie i gliny ziemne.		
	Cement wszelki za 100 kg	48.—	12.—

Uwaga: Za cementy pochodzące z państw, z któremi Finlandja posiada umowę handlową, pobiera się tylko cło zasadnicze (t. j. 12 Fmk. za 100 kg).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 GRUDNIA 1935 R. DO 7 STYCZNIA 1936 R.

BELGJA. Ukazały się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji aparatów do wody selterskiej, pojazdów elektrycznych oraz motorów elektrycznych.

BUŁGARJA. 23 ub. r. ogłoszone zostało rozporządzenie o pakowaniu przędzy skręcanej.

W myśl obwieszczenia z 27 grudnia ub. r. został cofnięty bezcłowy wwóz podchlorynu wapnia i podchlorynu sodu.

CZECHOSŁOWACJA. 10. bm. wchodzą w życie nowe, nieznacznie obniżone, dodatki celne na zboża. Cło na masło pozostaje bez zmiany. Tłuszcz korzysta do marca br. z cła obniżonego.

W związku z kopenhaską konwencją o wywozie drzewa, został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego od 1. I. 1936 wywóz tarcicy iglastej z poz. 134 delta.

Opłata manipulacyjna za pozwolenie wywozu wynosi 8 Kc. za 10.000 kg.

EGIPT. Na określone towary pochodzenia chińskiego zostało nałożone dodatkowe cło w wysokości 40% ad val. Towary te są prawie też same, które podlegają dodatkowemu cłu 40% pobieranemu przy ich imporcie z Japonji.

EKWADOR. Dekret z dnia 1 listopada 1935 r. przyznaje szereg ulg celnych i podatkowych dla wwozu artykułów elektrotechnicznych. Dekret z 21 listopada 1935 r. zwalnia od cła sublimat siarkowy w proszku.

19 listopada ub. r. ustalony został podatek od importowanych wyrobów tytoniowych w podwójnej wysokości ceny cif towaru. Ustawa z tegoż dnia reguluje na nowo sprawy monopolów spirytusowego, tytoniowego, solnego i zapałczanego.

ESTONJA. Na podstawie porozumienia dodatkowego łotewsko-estońskiego z 20 grudnia ub. r. zostały przyznane Łotwie dla szeregu artykułów zniżki celne od 50% do 70% w zakresie niezbyt wielkich kontyngentów celnych.

FRANCJA. W myśl obwieszczenia z 22 grudnia ub. r. cofnięte zostało zamknięcie przywozu niektórych ryb słodkowodnych pochodzenia duńskiego. Obwieszczenie z 24 grudnia ub. r. zawiadamia o cofnięciu zamknięcia przywozu ryb morskich z Hiszpanji.

Dekret z 27 grudnia ub. r. zmienia przepisy o znakowaniu artykułów szklanych.

W ciągu grudnia ub. r. ukazały się okólniki Generalnej Dyrekcji Ceł w sprawie taryfikacji i clenia smoły stearynowej, motorów gazowych i motorów Diesla oraz futer astrachańskich.

HOLANDJA. 1 stycznia br. weszły w życie ostatnie dotychczas niestosowane, postanowienia nowej taryfy celnej z 1934 r. oraz postanowienia wydanego 29 listopada ub. r. rozporządzenia wykonawczego do tej taryfy.

IRLANDJA. Rozporządzenie z 20 grudnia ub. r. rozszerza ograniczenia przywozowe, którym podlegają pneumatyki samochodowe na pneumatyki nowych rozmiarów.

JUGOSŁAWJA. Od dnia 15. I. 36 płatności w ramach obrotów płatniczych z Niemcami następować będą w ten sposób, że jugosłow. importer będzie pokrywać swe zobowiązania przez zakup specjalnych czeków rozrachunkowych do wysok. 100%. Czeki te trzeba nabywać na giełdzie. Czeki rozrachunkowe opiewają na kwoty należne dostawcom jugosłowiańskim od odbiorców niemieckich i wpłacane do niemieckiej kasy rozrachunkowej.

Dotychczasowe konta ulegają likwidacji.

MAROKKO HISZPAŃSKIE. 10 grudnia ub. r. ogłoszony został dekret podwyższający cło na towary wwożone drogą lądową przez Melilla - Tetuan do wysokości ogólnie pobieranego cła 12½% ad val. t. j. o 7½% ad val.

NIEMCY. Rozporządzenie z 21 grudnia ub. r. wprowadza zmiany celne dotyczące kartofli, owiec, mięsa, melasy, otrąb, pozostałości otrzymywanych przy produkcji krochmalu, wytłoków buraczanych, wapna palonego oraz superfosfatów. Zmiany weszły w życie 1 bm.

RUMUNJA. Pobierana od 1. XII. 35. 12%-wa taksa importowa obliczana jest według 3 następujących wartości towaru, 1) wartości fakturowanej, 2) wartości taryfy służącej za podstawę do poboru podatku obrotowego, 3) wartości wyznaczonej przez Komisję Kontroli Cen. W ten sposób w rezultacie pobierana taksa wynosi często znacznie więcej niż 12% wartości towaru, dochodząc niejednokrotnie w rzeczywistości do 30% lub wyżej.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny wydał decyzję o taryfikacji tekturowych kloszów do lamp, instrumentów do pomiaru siły maszyn okrętowych (torsion meters), aparatów fotograficznych do zdjęć mikrograficznych, zdemontowanych przy wwozie instrumentów do pomiaru szybkości, oraz papieru znakowanego (stencil paper).

SYRJA LIBAN. Rozporządzeniem z 18 listopada 1935 r. zostały częściowo obniżone stawki celne na futra.

SZWAJCARJA. Opłaty licencyjne (pobierane przy udzielaniu zezwoleń wwozowych) zostały od 1 bm. podwyższone dla drzewa, materjału włóknistego do fabrykacji papieru i przędzy wełnianej.

SZWECJA. Uległo obniżeniu cło i opłata akcyzowa pobierane od margaryny (z 45 kr. na 35 kr. i respect. z 30 kr. na 20 kr. od 100 kg.).

TUNIS. Dnia 13 grudnia ub. r. ogłoszono następujące dekrety francuskie o zmianach celnych, jako obowiązujące na terytorjum Tunisu: dekret z 13 listopada ub. r. (pstrągi i łososiowate) dekret z 14 listopada ub. r. (jedwab i materjały bawełniane wysokiego gatunku), dekret z 14 listopada ub. r., (dziczyzna), dekret z 20 listopada ub. r. (wprowadzenie w życie traktatu handlowego francusko-sowieckiego z 1934 r.).

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Państwowy Instytut Eksportowy posiada listę żądanych przez połudn.-afryk. sfery gospodarcze zwyżek, zniżek i zwolnień celnych.

Od 8 listopada 1935 r. może być, pod określonemi warunkami, zastosowane zwolnienie od cła wobec metalowych drobnych przedmiotów i urządzeń używanych w zakładach drukarskich.

25 listopada 1935 r. weszło w życie cło antydumpingowe na wyroby powroźnicze pochodzące z wysp Filipińskich.

URUGWAJ. Uprzywilejowane traktowanie drzewa twardego pochodzenia brazylijskiego zostało rozszerzone na drzewo twarde paragwajskie.

WĘGRY. Węgierskie towarzystwa transportowe są uprawnione do stawiania do dyspozycji wysyłających dewizy potrzebne do opłacania transportów zagranicą z zastrzeżeniem pobierania dopłat wynoszących dla marek niemieckich, lirów i lei 18%, dla szylingów — 10%, a innych walut — 38%.

WIELKA BRYTANJA. Od 11 listopada 1935 r. cło wyjątkowe pobierane od indyków bitych pochodzenia irlandzkiego zostało obniżone z 4d. na 2d.

6 grudnia 1935 r. weszła w życie zmiana cła na klepki.

WŁOCHY. Przepisy o prywatnych tranzakcjach kompensacyjnych przewidują, że we wnioskach muszą być zaznaczone instytucje bankowe, kontrolujące poszczególne tranzakcje. Instytucje te muszą pilnować, by tranzakcje były likwidowane w 3-mies. okresie, na przedłużenie terminu pozwolić może tylko Instytut Wymiany z Zagranicą.

Lista towarów dopuszczonych do wwozu na podstawie zezwoleń została rozszerzona na celluloid, oraz na zasady makowcowe (opiumbasen) i ich sole.

Lista towarów dopuszczonych tymczasowo do wwozu została rozszerzona między innemi na drzewo bukowe i brzozowe, ołów, cynk oraz szyby szklane.

Dekrety z 5 grudnia ub. r. zwalniają od cła przywóz z kolonij włoskich pneumatyków nie nadających się do użytku i przywożonych celem przerobienia na nowe pneumatyki. oraz przywóz benzyny dla zużycia do prób motorów samolotowych.

23 grudnia ub. r. ogłoszono wprowadzenie 15% dodatkowego cła od wartości na napoje alkoholowe i wina, przędzę bawełnianą, koronki, liczniki do wody, farby metaliczne, cukier inwertowy oraz na miód. Ponadto zostały zmienione opłaty pobierane od cukru gronowego i inwertowego.

Dekret z 23 grudnia ub. r. zniósł stawki konwencyjne na wyroby skórzane, co spowodowało podwyższenie opłat celnych pobieranych od tych wyrobów.

Dekretem król. z dnia 19 grudnia 1935 r. Nr. 2159 ogłoszonym w Gazzetta Ufficiale w dniu 27-go grudnia podwyższona zostaje z dniem 1 stycznia 1936 r. taryfa pocztowa za przesyłki paczkowe wewnątrz kraju, a mianowicie:

A. Przesyłki zwykłe

1) Paczki małych rozmiarów:

od wagi 1 kg	lir. 2,50
„ 1 do 3 „	5,—
„ 3 „ 5 „	7,50
„ 5 „ 10 „	12,50
„ 10 „ 15 „	16,—
„ 15 „ 20 „	18.—

2) Paczki większych rozmiarów:
50% drożej od powyższych opłat.

B. Przesyłki pośpieszne

1) Paczki małych rozmiarów:

do wagi 1 kg	lir. 7,50
od 1 do 3 „	15,—
„ 3 do 5 „	22,50

2) Paczki większych rozmiarów:

do wagi 1 kg	lir. 10,—
od 1 do 3 „	20,—
„ 3 „ 5 „	30.—

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska poszukuje rączek do szczotek i mioteł z drzewa jesionowego. P/264/40/C.

Rząd Unji Południowo - Afrykańskiej ogłosił przetarg na szereg artykułów piśmiennych, jak papier do pisania, koperty, atrament itp. Warunki przetargu są do obejrzenia w P. I. E. P/31869/61/Ż.

Firma angielska interesuje się importem płytek ściennych białych i kolorowych. P/335/65/Ż.

Firma w Charbinie interesuje się nawiązaniem kontaktu handlowego z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/361/39/Ż.

Firma w Porto (Portugalja) interesuje się importem różnych artykułów z Polski. P/33404/46/Ż.

Firma w Singapore pragnie nawiązać kontakt handlowy z wytwórn. papieru w Polsce. P/33725/9/Ż.

Solidna firma agenturowa w Amsterdamie interesuje się importem szkła wszelkiego rodzaju z Polski. P/33426/21/Ż.

Firma belgijska poszukuje dostawców kilimów oraz dywanów i chodników maszynowych. P/323/54/Sz.

Wyrobami cukierniczemi, w szczególności czekoladowemi interesuej się frma belgijska. P/33593/60/Sz.

Firma angielska shipperska interesuje się zakupem na eksport do Afryki Południowej: szali, odzieży gotowej, materjałów ubraniowych bawełnianych, koców i pledów, kołder, kapeluszy gotowych filcowych męskich, stożków do kapeluszy filcowych. P/269/44/M.

Firma egipska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich, mogących eksportować do Egiptu obcasy gumowe do obuwia. P/33934/46/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

NOWE DEKRETY W DZIEDZINIE PODATKOWEJ.

Reforma podatku przemysłowego.

Uchwalony przez Radę Ministrów w dniu 13 bm. projekt dekretu o podatku przemysłowym wprowadza komasację stawek podatku przemysłowego od obrotu. Jednocześnie tracą moc przepisy par. 54 rozporządzenia wykonawczego do ordynacji podatkowej o ujawnianiu odbiorców. Niezależnie od tego uchwalono skumulowanie z podatkiem przemysłowym od obrotu dwóch danin obciążających obrót i będących z istoty swej podatkiem od obrotu, a mianowicie: a) opłaty stemplowej pobieranej w wysokości 0,22% od umów, rachunków i pism dotyczących umów o świadczenie usług w zakresie przedsiębiorstw, podlegających państwowemu podatkowi przemysłowemu lub ustawowo od tego podatku zwolnionych (przy skasowaniu opłaty od pokwitowań) i b) nadzwyczajnej daniny majątkowej. Opłatę stemplową wliczono zależnie od charakteru i rodzaju przedsiębiorstw w pełnej wysokości, lub tylko częściowo, bądź też wcale jej nie wliczono. Biorąc pod uwagę, że dotychczasowy system doliczania do zasadniczego podatku szeregu dodatków komunalnych i państwowych komplikował system podatkowy i utrudniał rachunkowość, uchwalono zniesienie systemu dodatków do państwowego podatku przemysłowego od obrotu i wprowadzenie jednolitej stawki obejmującej, oprócz opłaty stemplowej i daniny majątkowej, następujące dodatki: a) 15% dodatek t. zw. nadzwyczajny, b) 10% dodatek t. zw. interwencyjny, c) dodatek komunalny w wysokości 25% podatku państwowego. Skumulowane w ten sposób stawki wynoszą według dekretu:

1,2% dla przedsiębiorstw handlu towarowego, skupu zawodowego i samoistnych dostaw przy prowadzeniu ksiąg,

1,7% dla tychże przedsiębiorstw przy braku ksiąg,

1,5% dla drobnych (kategor. VI, VII i VIII świadectw przemysłowych) przedsiębiorstw przemysłowych i rzemieślniczych,

1,9% dla większych przedsiębiorstw przemysłowych przy prowadzeniu ksiąg,

2,5% dla przedsiębiorstw ekspedycyjnych, przewozowych i komunikacyjnych,

6% dla przedsiębiorstw komisowych, pośrednictwa handlowego, oraz pośredników handlowych,

3% dla pozostałych obrotów.

Wszystkie wymienione stawki zostają od r. 1939 obniżone o 0.1.

Z porównania dotychczasowych stawek przy doliczeniu opłaty stemplowej, daniny majątkowej i dodatków wynika, że stawka dla szeregu przedsiębiorstw jest niższa niż wynikałoby to z arytmetycznego obliczenia. Największą ulgę uzyskały drobne przedsiębiorstwa przemysłowe i rzemieślnicze. Będą one opłacać podatek w wysokości 1,5%, podczas gdy obecne — i to bez daniny majątkowej i bez opłaty stemplowej — obciążenie podatkowe wynosi 1,4%. Dalej wszystkie przedsiębiorstwa, podlegające obecnej 3% stawce (większe przedsiębiorstwa przemysłowe zarobkowe, restauracje, kawiarnie, hotele, apteki, kinematografy itp.) powinnyby opłacać bądź 3,155% stawkę, bądź, o ile chodzi o te. które podlegają dodatkowi t. zw. interwencyjnemu — 3,355% stawkę.

Wprowadzone zasady, utrzymując ogólne obciążenie prawie na niezmienionym poziomie, dają władzom skarbowym uproszczenie w pracy rachunkowej i wymiarowej, płatników zaś odciążają od szeregu dokuczliwych obowiązków.

Dekret o zmianie ordynacji podatkowej.

Dekret ogłoszony w n-rze 3 D. U. wprowadził do ordynacji podatkowej przepis, mocą którego Minister Skarbu może zlecić pobór podatków władzom samorządowym i pewnym organizacjom za odpowiedniem wynagrodzeniem. Przepis ten ma na celu z jednej strony odciążyć władze skarbowe, z drugiej zapewnić skarbowi pobór podatków zgóry i zapobiegnie przez to ewentualnym stratom, na jakie skarb mógłby być narażony przy poborze podatków w drodze normalnej. Wprowadzono następnie przepis, który wyłącza z pod właściwości komisji odwoławczej prawo ustalenia norm szacunkowych dla podatków. pozostawiając jej prawo opinjowania projektów tych norm, które obecnie ustalane będą przez Ministra Skarbu, po zasięgnięciu opinji właściwych samorządów gospodarczych. Zmieniony został termin składania zeznań o dochodzie i obrocie przez osoby prawne z 1 czerwca na 1 maja. Osoby prawne, które w tym terminie nie będą mogły złożyć zeznań, spowodu niezatwierdzenia do tego terminu ich bilansów, będą mogły otrzymać indywidualne przesunięcia terminów. Wprowadzono obowiązek doręczania płatników i w każdym wypadku, a nietylko na żądanie, odpisu protokółu badania ksiąg; w związku z tem zmieniony został termin, w którym płatnik może złożyć swe oświadczenia. W dalszym ciągu wprowadzony został przepis, umożliwiający władzom wprowadzenie poboru podatków i zaliczek na te podatki zgóry przy wykonywaniu przez płatników czynności związanych z przemysłem, handlem lub zajęciem. Doniosłe znaczenie ma przepis, biorący w obronę płatników drobnych, nie obznajomionych z przepisami i nie zdających sobie sprawy ze skutków formalnych zaniedbań. W dotychczasowem brzmieniu art. 113 ordynacji podatkowej przewidywał, że niedopeł-

nienie formalnych wymogów co do treści odwołania powoduje zwrot płatnikowi odwołania bez rozpatrzenia. Obecnie przepis umożliwia instancji odwoławczej merytoryczne rozpatrzenie wszystkich odwołań, bez względu na ich treść i formę. Skolei wprowadzono przepis, utrudniający cofnięcie odwołania. oraz przepis, na którego podstawie urząd skarbowy ma prawo rozstrzygania własną władzą odwołań w sprawie świadectw przemysłowych. Rozszerzone zostało uprawnienie Ministra Skarbu do umarzania grzywien. Skolei wprowadzono nieznaną w dotychczasowych przepisach instytucję zabezpieczenia niewymierzonych jeszcze należności podatkowych. Dotyczy to jedynie należności za świadectwa przemysłowe na skup zawodowy, handel z pomieszczeń ruchomych, handel wędrowny oraz na zajęcia przemysłowe. Dalsza zmiana dopuszcza zamianę grzywny na areszt, co utrudni płatnikom uchylanie się od nałożonej kary. Dotychczasowe uprawnienia władzy orzekającej do łagodzenia kar, względnie całkowitego uwolnienia od niej, zostały rozszerzone. Władza skarbowa będzie mogła zaniechać dochodzenia nawet bez prośby obwinionego (dotychczas konieczna była taka prośba). Skolei wprowadzono zmianę, łagodzącą obowiązujące dotychczas kary za niewykupienie lub wykupienie właściwego świadectwa przemysłowego, ustalając maksymalny wymiar grzywny w wysokości trzykrotnej należności za świadectwo (dotychczas do 20-krotnej kwoty).

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

PODROŻENIE TARYFY TOWAROWEJ NA KOLEJACH RZESZY NIEMIECKIEJ.

Równocześnie z wydatnem obniżeniem polskiej kolejowej taryfy towarowej, która się od pewnego czasu stopniowo realizuje, a zakończona ma być wydaniem nowego wyd. polskiej taryfy towarowej Część II, uległy stawki opłat przewozowych niemieckiej taryfy towarowej z dniem 20 stycznia br. 5% podwyższeniu. Powodem tej podwyżki jest deficyt 165 miljonów mk., wynikający z preliminarza budżetowego kolei Rzeszy Niemieckiej. Ponieważ wprowadzenie najdalej idących oszczędności dać może około 65 miljonów mk, okazuje się koniecznem podwyższenie opłat kolejowych, które zwiększyłyby dochód o około 100 miljonów mk. Podwyższeniu nie podlegają taryfy wyjątkowe tranzytowe na przewóz między punktami granicznemi (Durchfuhr — Ausnahmetarife) i między punktami granicznemi a portami morskiemi (Seehafen—Durchfuhr—Ausnahmetarife) oraz taryfy wyjątkowe na dowóz towarów do przeładunku w portach rzecznych i odwrotnie, jakoteż taryfy wyjątkowe na wwóz i wywóz, taryfy wyjątkowe, mające na celu akcję pomocy państwowej. a także czysto konkurencyjne. Wobec tego konkurencyjność kolei niemieckich nie ma doznać żadnego uszczerbku.

Również wyjęte są z podwyżki masło, jaja, mięso, warzywa, ser, twaróg, odpadki z produkcji olei i tłuszczów. Opłaty dodatkowe, minimalne i ustanowione w ogólnych przepisach taryfowych nie podlegają narazie podwyżce, natomiast podwyższone będą o 5% opłaty miejscowe, jak przewoźne stacyjne, opłaty za przestawienie, podstawienie wagonów, ich przewóz powrotny oraz opłaty bocznicowe.

Obecne wprowadzenie linearnej podwyżki stanowi jedynie tylko prowizoryczne uregulowanie sprawy podwyższenia taryfy towarowej, która ulegnie rewizji celem zastąpienia obecnej taryfy zreformowaną z dn. 1 kwietnia 1936 r., a najpóźniej w lecie br. Obecnie taryfa towarowa kolei niemieckich przewiduje w klasyfikacji towarów tylko 7 klas taryfowych, co wywołuje konieczność ustalania nadto wielkiej ilości taryf wyjątkowych na przewóz różnych artykułów, dla których zbyt małe zróżniczkowanie normalnych klas taryfowych nie jest wystarczającem. Reforma taryfy polegać ma zatem na wprowadzeniu większej ilości klas taryfowych i ograniczeniu w ten sposób ilości taryf wyjątkowych. Ustawowe uregulowanie przewozu towarów samochodami, które nastąpi z dniem 1 kwietnia br., pozwoli kolejom niemieckim ponadto na podwyższenie poziomu swych taryf w tych wypadkach, w których dotychczas był utrzymywany niższy poziom ze względu na konkurencją samochodową.

Wpływy ogólne kolei niemieckich z przewozu towarów wynoszą około 2.500 miljonów mk., zaś wpływy z przewozu towarów i opłat, wyjętych z podwyżki około 400 milj. mk.. wobec czego podwyższenie o 5% opłat, pobieranych w kwocie 2.100 milj. da nadwyżkę około 100 milj. mk. Możliwem jest, że taryfa zreformowana ostatecznie pokryje cały deficyt 165 milj. mk., wobec czego odpadłaby potrzeba czynienia zabiegów oszczędnościowych w administracji kolei.

Podwyżka 5% nie będzie pobierana przy opłacaniu należności w walutach zagranicznych, niewiadomo jednak jeszcze czy to postanowienie odnosi się tylko do wypadków wpłacania należności w Niemczech. czy także przy wpłacaniu opłat przekazanych zagranicę w walucie zagranicznej.

Pobieranie 5% podwyżki udziałów kolei niemieckich w taryfach zagranicznych będzie stopniowo uregulowane osobnemi zarządzeniami dla każdej zagranicznej komunikacji odrębnie. *Dr B.*

SPRAWY TURYSTYCZNO-UZDROWISKOWE

UZDROWISKOWA ORGANIZACJA POLSKIEGO WYBRZEŻA.

W związku Uzdrowisk Polskich odbyła w tych dniach swe pierwsze, konstytuujące posiedzenie Ścisła Komisja Morska dla prac nad uzdrowiskowem zorganizowaniem polskiego wybrzeża. Po zagajeniu zebrania przez prezesa Związku p. Jarosza został obrany na przewodniczącego Komisji pułk. Wielowieyski, prezes Fundacji Ofic. Domów Wypoczynkowych jako przedstawiciel Cetniewa. W skład Komisji wchodzą pozatem: dyr Benisławski, przedstawiciel Juraty, prezes inż. Emil Landsberg, przedst. Jastrzębiej Góry i Jasnego Wybrzeża, pułkownikowa Henrykowa Bagińska, przedst. Tow. Przyjaciół Wielkiej Wsi i Hallerowa oraz zaproszony delegat Komisarjatu Rządu w Gdyni jako przedstawiciel Orłowa Morskiego.

Komisja nakreśliła program prac na najbliższą przyszłość. Postanowiono przedewszystkiem skoordynować poczynania poszczególnych, na terenie wybrzeża działających organizacyj. W tym celu postanowiono zwrócić się do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej o wydelegowanie przedstawiciela do składu Komisji.

Uchwalono również odnieść się do władz z prośbą o goretsze zajęcie się i zaopiekowanie sprawami wybrzeża a przedewszystkiem o stworzenie przy istniejących na wybrzeżu gminach zbiorowych: Hel i Strzelno — specjalnych wydziałów kąpieliskowych (na wzór komisyj klimatycznych wzgl. zdrojowych). Specjalną uwagę zwróciła Komisja na podniesienie poziomu sanitarnego, ułatwienie i uprzyjemnienie pobytu letnikom.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W ROKU 1935.

Ograniczanie połowów w roku 1934-ym jakby zahamowało rozwój naszych połowów bałtyckich i istniała obawa, że rok 1935-ty zaświadczy już swemi liczbami o pewnej zniżce, przynajmniej w połowach przybrzeżnych naszych rybaków na Bałtyku. Obawy te istniały aż do jesieni, gdyż całe zeszłe lato i pierwsze miesiące jesieni były wyjątkowo biedne rybą. Aż przyszły rekordowe połowy szprotów w listopadzie i grudniu, zmieniając całkowicie sytuację. Rok 1935 okazał się rekordowym i krzywa rozwoju połowów znów się zaczęła piąć do góry.

Praktyki ostatnich dwu lat, z niejednokrotnemi próbami ograniczania połowów, z trudnościami wędzarń z powodu fantastycznych wahań cen na surowiec szprotowy, wreszcie z projektami ustalenia aukcyj w połączeniu z minimalnemi cenami na tych aukcjach jako smutna historja nieopanowania rozwijającego się bogactwa własnych połowów morskich — służą jako ostrzeżenie na przyszłość. Nie jest bowiem tajemnicą, że tak obfite połowy nie przynoszą zysków i traktowane są częściowo jako klęska nawet przez zainteresowanych w obfitości połowów: rybaków i wędzarnie szprotów.

Należałoby życzyć silniej zaakcentowanej tendencji do opanowania wahań cen surowca szprotowego obok poparcia jaknajszerszego i organizacji dla racjonalnego rozprowadzania szprota w kraju. Przy tych warunkach tylko można życzyć, ażeby wspaniałe te zimowe połowy dalej się rozwijały z niesłabnącą szybkością, dając w chłodnej porze roku znakomity i tani produkt dla najszerszych warstw ludności w całem państwie. Jeśli jednak nadzieje na organizacyjne opanowanie tych połowów i ich rozprowadzenia mają zawieść to, — smutna konieczność, — załamanie się dalszego wzrostu tych połowów należałoby powitać raczej jako zbawienne!

Ogółem w roku ubiegłym złowiono przez polską flotę rybacką, przybrzeżną i dalekomorską według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 17.130.510 kg ryb morskich o wartości 3.474.913 złotych, w tem 12.563.580 kg w połowach przybrzeżnych, o wartości 2.120.240 złotych, 311.230 kg w połowach pełnego Bałtyku, o wartości 70.314 zł, i w połowach Północnego Morza 4.255.700 kg śledzi o wartości 1.284.359 złotych.

Ciekawe, że właśnie połowy przybrzeżne, co do których istniała największa obawa cofnięcia się względem poprzedniego roku nietylko, że nie cofnęły się względem poprzedniego roku, lecz pokryły swą wielką nadwyżką faktyczne cofnięcie się połowów Północnego Morza i pełnego Bałtyku.

Połowy przybrzeżne wynosiły bowiem w r. 1934 — 9.357.900 kg, wartości 2.130.925 złotych, — zwyżka okrągło 30%, co przy wysokich jak na siłę nabywczą i konsumcyjną naszego rynku dla poprzednich wysokich połowów, jest nadwyżką bardzo poważną.

Połowy bornholmskie zmniejszyły się okrągło o 180 tys. kg nieco mniej od tego co importował pewien statek, który wprowadził na rynek w letnich miesiącach ub. roku 200 tys. kg mrożonego dorsza, importowanego z połowów islandzkich. Połowy śledzi na Północnem Morzu zmniejszyły się zlekka w ostatnim jesiennym sezonie.

Dokladniejsze dane statystyczne dotyczące poszczególnych połowów podamy w następnym numerze.

KRONIKA.

— **CZY IMPORT ŚLEDZI ŚWIEŻYCH Z NORWEGJI ULEGNIE ZMNIEJSZENIU?** Import śledzi świeżych w lodzie z Norwegji do Polski utrzymuje się stale na bardzo niskim poziomie. W roku 1935 w sezonie importu t. j. od stycznia do kwietnia import wyniósł zaledwie 1.354 ton co stanowi około trzy procent eksportu Norwegji. Możliwości zbytu tych śledzi w Polsce są dotychczas niewykorzystane, a to przedewszystkiem z powodu niezastosowania się do obecnej siły nabywczej polskiego odbiorcy. Obecnie ceny na śledzie świeże norweskie są wyższe od cen zeszłorocznych, mimo iż połowy tych śledzi w Norwegji są bardzo dobre. Nie trzeba zapominać, że jeżeli 100 kg śledzi norweskich kosztuje trzydzieści pięć złotych, to taka sama ilość polskich szprotów jest do nabycia za trzy złote, a sezon importu śledzi norweskich zbiega się z sezonem połowu naszych szprotów. W tych warunkach może dojść nawet do zupełnego wyparcia tych śledzi z polskiego rynku. Jest rzeczą ciekawą, że np. śledzie zamrożone norweskie są tańsze od śledzi świeżych chociaż powinno być odwrotnie. W Norwegji cena za śledzie świeże ustala się rozmaicie zależnie od przeznaczenia zbytu tych śledzi (np. dla fabryk mączki, dla produkcji konserw, dla eksportu itp.) O ile więc śledzie te zechcą się utrzymać na rynku polskim, ustalanie cen w Norwegji musi być dla eksportu do Polski specjalnie niskie. Dostawa zaś na rynek polski musi być planowa i licząca się możliwościami zbytu. Przy obecnem zamieszaniu nie można znaleźć odbiorców nawet na małe ilości i część tych śledzi zasolono w Gdyni z ostatniego transportu, dla uniknięcia zepsucia się towaru. Nie mniejsze zamieszanie panuje w handlu śledziem zamrożonym. (Komun. Portu Rybackiego).

WYSTAWY I TARGI

TARGI BRYTYJSKIE.

Dorocznym zwyczajem odbędą się w Londynie i Birminghamie w okresie od 17 do 28 lutego b. r. Targi Brytyjskie. Jest to jak wiadomo impreza, zakrojona na szeroką skalę i obliczona na przedstawienie zainteresowanym sferom angielskim i zagranicy dorobku przemysłu brytyjskiego w ostatnich latach. Targi Brytyjskie odbywają się w tym roku równocześnie w Londynie i w Birminghamie, przyczem w tym ostatnim specjalnie uwzględniony jest przemysł metalurgiczny.

W związku z zacieśnieniem stosunków handlowych pomiędzy Polską a Wielką Brytanją, Targi Brytyjskie dają możność sferom kupieckim polskim dokładnie zaznajomić się ze wszystkiemi artykułami, które mogą być sprowadzane do Polski. Targi te pozatem są przystosowane do zawierania wszelkiego rodzaju tranzakcyj i w tym celu zwiedzającym udzielane są rozmaitego rodzaju udogodnienia.

W celu ułatwienia zainteresowanym sferom polskim wyjazdu do Anglji w okresie od 15 do 25 lutego — Polsko - Brytyjska Izba Handlowa w Warszawie organizuje za pośrednictwem Biura Podróży „Orbis" wycieczkę na Targi Brytyjskie na warunkach następujących:

Wyjazd dnia 15 lutego z Warszawy o godzinie 22,13. Przekroczenie granicy w Zbąszyniu 16. II. 1936 r. o godz. 3,56. Przyjazd do Berlina Friedrichstrasse 16. II. 1936 r. o godzinie 8.02. Śniadanie. Objazd po mieście autokarem na życzenie za opłatą zł 6,50. Godz. 13,42 wyjazd poc. posp. (FFD) do Hook van Holland. Zaokrętowanie.

Dnia 17. II. godz. 8,38. Przyjazd do Londynu na dworzec Liverpolski. Przewiezienie do hotelu i rozlokowanie. Śniadanie. Lunch. Pierwsze zwiedzenie Targów i podwieczorek wydany przez Dyrekcję Targów. Nocleg.

Od 18 do 22. II. Pobyt w Londynie i zwiedzanie Targów.

W tych dniach projektowane są dla życzących następujące wycieczki turystyczne:
pół dnia zwiedzanie Londynu zł 6,50
pół dnia wycieczka do Windsoru zł 16,50 wraz z podwieczorkiem.

Całodzienna wycieczka do Brighton nad morzem z lunchem i podwieczorkiem przy minimum 15 osobach (80 km) od osoby zł 18,50.

Całodzienna wycieczka do Oxford jak wyżej (180 km) zł 31,—.

Wszystkie wycieczki odbywają się autocarami z przewodnikiem, mówiącym po polsku.

Dnia 22. II. rano wyjazd do Birmingham. Zakwaterowanie i zwiedzenie Targów.

Dnia 23. II. pobyt w Birmingham. Wieczorem powrót do Londynu.

Dnia 24. II. dzień wolny w Londynie. O godzinie 20,30 wyjazd przez Hook van Holland do Berlina.

Dnia 25. II. godz. 16,21 przyjazd do Berlina, godz. 17,43 wyjazd do Zbąszynia, godz. 22,24 przekroczenie granicy w Zbąszyniu.

Koszt udziału w wycieczce, obejmujący paszport indywidualny, wizy, przejazd kl. II poc. pospiesznym i spowrotem od Gr. P. p. Zbąszyniem do Londynu i Birmingham oraz hotel z pierwszem śniadaniem w Londynie i Birmingham i przenoszenie bagażu zł 610,— od osoby. Dopłata za pełne utrzymanie w Londynie i Birminghamie zł 80,—. Dopłata za kl. I na okręcie (tylko zgóry przy zapisaniu na wycieczkę) zł 30,—.

Na kolejach polskich na podstawie indywidualnych kart uczestnictwa uczestnicy korzystają z 33 i ⅓% zniżki w dowolnej klasie.

P. B. P. „Orbis", dysponując kontyngentem paszportów ulgowych zaoszczędzi uczestnikom wycieczki starań o paszporty handlowe a ponadto zaofiarowuje uczestnikom możność wzięcia udziału w wycieczce w towarzystwie członków rodziny lub innych osób, nie będących zawodowo zainteresowanych.

Bliższych informacyj udzieli Centralne Biuro Turystyczne P. B. P. „Orbis" (Warszawa ul. Ossolińskich 8, tel. 5-47-55), oraz wszystkie placówki „Orbisu" w Warszawie i na prowincji.

Polsko - Brytyjska Izba Handlowa bierze na siebie wskazanie uczestnikom wycieczki odpowiednich kontaktów w Anglji, ułatwienie im porozumienia się z firmami angielskiemi, a w poszczególnych wypadkach wydawanie listów polecających do firm oraz instytucyj handlowych w Anglji.

PRZETARGI

PRZETARGI P. K. P. POZNAŃ NA RÓŻNE MATERJAŁY.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) pochodni smołowych i petard ostrzegawczych;
2) sprężyn taśmowych do wciągów ram okiennych wag. osobowych;
3) sprężyn do kanap, zaworów, sprężyn cięgłowych do tendra;
4) szczotek i pendzli;
5) karbolineum, smoły: węglowej drzewnej i gęstej dziegciowej;
6) cegły: budowlanej, dziurkowanej dętej, klinkieru, półklinkieru, licówki, dachówki, drenów glinianych, łupki, gipsu mielonego, palonego i płytek posadzkowych;
7) kafli: gładkich (berlińskie), kształtowych;
8) wapna niegaszonego;
9) lepniku w beczkach, papę dachową bitumiczną i tekturę smołowcową;
10) śrub, naśrubków, krążków pod naśrubki i nitów.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniu 7. II. 1936 r. (poz. 1, 2 i 3), 11. II. 1936 r. (poz. 4), 18. II. 1936 r. (poz. 5, 6 i 7), 21. II. 1936 r. (poz. 8, 9 i 10).

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim z dnia 9 stycznia 1936 r.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	27. 1. 3. 2.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	29. 1. 5. 2.
—		**Abo, Mäntyluoto** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s MARTHA RUSS I lub substytut	7. 2.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	27. 1. 3. 2.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	29. 1. 5. 2.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	2. 2. 16. 2.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	3. 2. 17. 2.
		ŁOTWA		
s/s URANUS* (via Bremen) s/s SIRIUS*	3. 2. 10. 2.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* s/s SIRIUS*	3. 2. 10. 2.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	2. 2. 16. 2.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	3. 2. 17. 2.
s/s FALKEN	2. 2. 16. 2.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	5. 2. 19. 2.
		LITWA		
s/s FALKEN	2. 2. 16. 2.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s FALKEN	5. 2. 19. 2.
s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	2. 2. 16. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	3. 2. 17. 2.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	9. 2.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 14 dni	s/s HUNDVAAG	11. 2.
s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	31. 1. 12. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	5. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	5. 2.
	19. 2.	co 2 tygodnie		19. 2.
s/s BLENDA	27. 1.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	29. 1.
	10. 2.	co 2 tygodnie		12. 2.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	10. 2.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	10. 2.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s HINRICH	1. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s HINRICH	1. 2.
s/s TCZEW	4. 2.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s TCZEW	4. 2.
s/s SAMLAND	8. 2.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s SAMLAND	8. 2.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s URANUS*	3. 2.
s/s URANUS*	3. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s SIRIUS*	10. 2.	co tydzień	s/s SIRIUS*	10. 2.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	29. 1	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	29. 1.
	5. 2.	co tydzień		5. 2.
	12. 2.			12. 2.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	28. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	28. 1
	11. 2.	co 2 tygodnie		11. 2.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	30. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	30. 1.
s/s BALDUIN	4. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s BALDUIN	4. 2.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	28. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	3. 2.
s/s JAEDEREN	11. 2.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	17. 2.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	9. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	30. 1.
		co 2 tygodnie		13. 2.
s/s BALTONIA*	2. 2.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA	6. 2.
	16. 2.	co 2 tygodnie		20. 2.
		Hull		
s/s LWÓW*	2. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	30. 1.
s/s LUBLIN*	9. 2.	co tydzień	s/s LWÓW*	6. 2.
		Manchester/Liverpool		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	—	
		co 1—2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	1. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	1. 2.
s/s HAGUE	8. 2.	co tydzień	s/s HAGUE	8. 2.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE	4. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE	4. 2.
s/s AJAX	11. 2.	co tydzień	s/s AJAX	11. 2.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	4. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	5. 2.
s/s PUCK	11. 2.	co tydzień	s/s PUCK	12. 2.
s/s PRIAMUS	30. 1.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s PRIAMUS	30. 1.
s/s FORTUNA	6. 2.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	6. 2.
s/s BUTT	3. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	3. 2.
s/s BUSSARD	13. 2.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	13. 2.
s/s WIBORG	ok. 9. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 9. 2.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	28. 1.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	29. 1.
s/s ŚLĄSK*	4. 2.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	5. 2.
s/s BUTT	3. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	3. 2.
s/s BUSSARD	13. 2.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	13. 2.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	6. 2.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	28. 1.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	1. 2.
	11. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		15. 2.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	2. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	3. 2.
s/s SKJOELD	16. 2.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	17. 2.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO	4. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PORTO	5. 2.
s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s GDYNIA	5/6. 2.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s NORDLAND*	1. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	m/s NORDLAND*	4/6. 2.
m/s VIKINGLAND*	9. 2.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s VIKINGLAND*	12/14. 2.
s/s NORRUNA	20. 2.	co 1—4 tygodnie	m/s BIRKALAND	3/5. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	6. 2.
		co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	28. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s SAGAPORACK*	31. 1.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)*	s/s ARGOSY*	6. 2.
s/s SCANSTATES*	8. 2.	co tydzień	s/s SAGAPORACK*	13. 2.
			s/s SCANSTATES*	18. 2.
m/s PIŁSUDSKI*	23. 2.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2.
	21. 3.	co 2—4 tygodnie		28. 3.
s/s PORTO	4. 2.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s PORTO	5. 2.
s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.
m/s LIMA	30. 1.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires**		
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	18. 2.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA	7. 2.
s/s BORE VIII	13. 2.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s EQUATOR	20. 2.
s/s MERCATOR	23. 2.	co 2 tygodnie		
		(Rothert & Kilaczycki) co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	28. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s HAMMAREN	29. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS s/s CITY OF WELLINGTON	1. 2. 22. 2.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s NIPPON	31. 1.
m/s BRAHEHOLM m/s TAMPA m/s TOLEDO	14. 2. 19. 2. 20. 2.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	28. 2.
s/s WEST CHATALA	29. 1.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s WEST CHATALA	29. 1.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza makłera okrętowego.

30 stycznia:

m/s LIMA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, PAM.
s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s IWAR po węgiel, PAM.
s/s STINA po węgiel, PAM.
s/s ROBUR IV po węgiel, Polrob.

31 stycznia:

s/s NIPPON lin. po ładunek do portów Indyj Wschodnich, Bergenske.
s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.
m/s NORDLAND lin. z portów lewantyńskich tylko dla wyładowania, Pol. - Lewant.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s GLÜCKAUF po węgiel. Bergenske.
s/s UTÖ po węgiel. PAM.
s/s ALFROESSA po węgiel, PAM.

1 lutego:

s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania. Reinhold.
s/s SNOFRID ze złomem, Rummel & Burton.
s/s TRIO po węgiel. PAM.

2 lutego:

s/s BALTONIA lin. z Londynu tylko dla wyładowania. P. Zj. Korp. Bałtycka.
s/s LUBLIN lin. z Hull dla wyładowania, Polbryt.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s FINLAND po węgiel, PAM.

3 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyładowania i ładowania. Żegluga Polska.

s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.

s/s FALKEN lin. z Kłajpedy, Liepaji i Rygi dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s NIRITOS po węgiel, Bergenske.

s/s LYGIA po węgiel. Bergenske.

4 lutego:

m/s NORDLAND lin. tylko dla ładowania do portów Lewantu, Polska - Lewant.

s/s PORTO lin. z portów Portugalji, Hiszpanji, Marokka i wysp Kanaryjskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Zj. Korp. Bałt.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Hull, Polbrit.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BALDUIN lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s CAMPANIA po węgiel, Polrob.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

5 lutego:

m/s GDYNIA lin. z portów Sycylji i Hiszpanji tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s IWAN lin. z portów zachodnio i południowo-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

6 lutego:

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, Filadelfji i Camden, Am. Scantic Line.

s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.

m/s LIMA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.

s/s KALEV lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.

7 lutego:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat.

s/s MARTHA RUSS I lub substytut lin., po ładunek do Abo Mantyluoto. Lenczat.

8 lutego:

s/s SCANSTATES lin. z Nowego Yorku via Kopenhaga, tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s HAGUE lin. z Grangemouth Leith dla ładowania, Reinhold.

s/s HUNDVAAG lin. z Norrköping/Stockholm dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s SAMLAND lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe — Reinhold.

s/s WILHELM COLDING po drzewo, PAM.

HISZPAŃSCY EKSPORTERZY POMARAŃCZ MUSZĄ ZMIENIĆ SWE NASTAWIENIE DO GDYNI.

Dezorganizacja, jaka dała się zaobserwować na rynku owoców południowych w Gdyni w czasach ostatnich skłoniła nas do zbadania tej sprawy i przedstawienia poniżej przyczyn, jakie dezorganizację tę spowodowały.

Stanowisko kół kupieckich w tej sprawie jest zupełnie wyraźne, t. zn. uważają one, że ci ajenci i przedstawiciele zamiast być pożytecznem ogniwem między załadowcą hiszpańskim a polskim odbiorcą, wyrządzają Gdyni wielkie szkody przez niewłaściwe ujmowanie zasadniczych zagadnień, a częstokroć wskutek braku podstawowych wiadomości z dziedziny handlu zagranicznego i znajomości polskiego rynku, fałszywie naświetlają tutejszą sytuację wprowadzając w błąd i dezorjentując swych mocodawców.

Już na początku obecnego sezonu importowego owoców południowych przybyło do Gdyni kilkanaście osób, przeważnie z Hiszpanji, w charakterze przedstawicieli i ajentów różnych firm eksportujących owoce. Dzięki ich nieścisłym i nieraz wprost nieprawdziwym informacjom kupcy hiszpańscy wysłali do Gdyni poważne partje towaru. W chwili obecnej w gdyńskich magazynach znajduje się tak wielka ilość pomarańcz hiszpańskiego pochodzenia, że nawet przy znacznie większych kontyngentach, niż dotychczasowe, i wzroście konsumcji, trudno sobie wyobrazić, by rynek polski je wchłonął.

Hiszpańscy eksporterzy, nie mając innego wyjścia, zmuszeni są szukać nabywców na swoje pomarańcze poza Polską, z czem są związane poważne koszta, będące właściwie dla nich stratą bez możliwości jej pokrycia, gdyż towar reeksportowany z Gdyni z konieczności a nie planowo, obciążony jest całym szeregiem kosztów, których w normalnych warunkach można uniknąć.

Często jednak znalezienie odbiorcy poza Gdynią jest trudniejszą sprawą niż uzyskanie w Warszawie pozwolenia na przywóz i wówczas ci przedstawiciele rzucają na rynek towar, notabene zleżały i nawet częściowo nadpsuty, po cenach wprost dumpingowych. — Ostatnio n. p. została zawarta tranzakcja, w której cena uzyskana za skrzynkę pomarańcz nie osiągnęła nawet kosztu próżnej skrzynki, a więc wprost grosze. Eksporterzy hiszpańscy ufni w zdolności kupieckie swych przedstawicieli wierzą im, że w Gdyni dzieją się na rynku owocowym niesamowite rzeczy i w celu ratowania resztek udzielają zgodę na sprzedaż towaru po każdej cenie, jaką nabywcy zaoferują. W ten sposób eksporterzy są wprowadzani w błąd, bo przedewszystkiem rynek gdyński jest unormowany i ceny na towary aukcjonowane utrzymują się prawie zawsze w granicach podanego przez załadowcę limitu, a inne transakcje zawierane są również w normalnych warunkach.

Nas jednak interesuje i obchodzi w tej sprawie wpływ, jaki one wywierają na kształtowanie się cen na tutejszym rynku. Kupcy dowiedziawszy się o wspomnianej transakcji, zaczęli lansować pogłoski, że hiszpańscy eksporterzy zamierzają radykalnie obniżyć ceny, tymczasem na gdyńskich aukcjach jest wystawiany towar tychże eksporterów. Nabywcy polscy wstrzymują się od zakupów, oczekując potanienia importowanych owoców.

Z jednej strony trudno jest odmówić im racji, ale z drugiej każdy rozsądny kupiec wie, że wspomnianych transakcyj nie można uważać za zjawisko dodatnie, ponieważ przekraczają one granice zdrowej kalkulacji kupieckiej i wywołane zostały nie chwilową dekonjunkturą na rynku, lecz zwykłem wprowadzeniem w błąd eksporterów przez gdyńskich pośredników hiszpańskiego pochodzenia.

Sprawa ta jest poważna i wymaga zbadania i rychłego załatwienia przez czynniki oficjalne. Jeżeli eksporterzy hiszpańscy odczuwają potrzebę posiadania swych zaufanych informatorów na terenie Gdyni, to powinni posługiwać się jednostkami solidnemi i znającemi warunki rynku polskiego. Zresztą w interesie polskich importerów leży, by kontakt z poważnymi załadowcami i plantatorami hiszpańskimi był jak najżywszy i najlepszy. W w tym właśnie celu gdyńscy importerzy zamierzają w najbliższej przyszłości wysłać do Hiszpanji swych przedstawicieli, zadaniem których będzie nawiązanie tego kontaktu.

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

Zapasy pomarańcz, znajdujące się w magazynach portowych w Gdyni, wynoszą na dzień 27 b. m. ogółem około 95.000 skrzyń. Z ilości tej przypada na pomarańcze:

hiszpańskie około 55.000 skrzyń
palestyńskie „ 40.000 „

Nagromadzenie tak wielkiej ilości pomarańcz nastąpiło, o ile chodzi o pomarańcze hiszpańskie, wskutek wstrzymania wydawania pozwoleń przywozu na pomarańcze, które już nadeszły do portu. O ile chodzi o pomarańcze palestyńskie, to nagromadzenie tak znacznych zapasów na składach nastąpiło na skutek przywozu pomarańcz w ilości, przewyższającej chłonność rynku.

Cała powyższa ilość pomarańcz składowana jest w magazynach Chłodni Portowej, „Pantarei“ i firmy „Warta“.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 lutego 1936 r. | NR. 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sytuacja gospodarcza w Okręgu Izby na tle ostatnich zarządzeń gospodarczych Rządu

(Przemówienie Prezesa Izby Stanisława Tora na plenarnem Zebraniu w dniu 30 stycznia 1936 roku)

Czasokres trzech miesięcy, dzielący nas od ostatniego zebrania plenarnego, obfitował w doniosłe wydarzenia gospodarcze. Całe społeczeństwo obserwuje dziś jeszcze z niesłabnącem napięciem akcję Rządu, zmierzającą do ratowania sytuacji gospodarczej, która groziła nam szeregiem powikłań i trudności.

W pierwszym rzędzie musimy zwrócić uwagę na wysiłki Pana Wicepremjera i Ministra Skarbu nad doprowadzeniem do równowagi budżetu państwowego, co połączone jest z koniecznością radykalnych obcięć i szukania źródeł dla pokrycia powstałych deficytów budżetowych. Poza pewnemi oszczędnościami, położono główny nacisk na zwiększenie wpływów z podatku dochodowego i specjalnego podatku od wynagrodzeń, wypłacanych z funduszów publicznych. Pociągnięcie to niewątpliwie przyczynić się może do zrównoważenia budżetu, trudno jednakże dzisiaj już pozbyć się obawy, że z drugiej strony wpłynie ono także hamująco na obroty handlowe, naskutek dalszej pauperyzacji wielkich rzesz obywateli, żyjących z wynagrodzeń za pracę.

Z powyższą akcją łączą się ściśle i konsekwentnie dalsze poczynania Rządu w kierunku utrzymania zdolności nabywczej społeczeństwa drogą obniżki sztywnych cen kartelowych i usług, oddawanych życiu gospodarczemu przez administrację publiczną. Tendencje Rządu w tym kierunku wyraziły się z jednej strony w rozwiązaniu około 100 karteli, których wartość produkcji oceniana jest w przybliżeniu na 90 miljonów złotych i stanowi wobec tego nieznaczną tylko część w stosunku do pozostałego przemysłu skartelizowanego, którego produkcję ocenia się na 1 miljard i 100 miljonów złotych. Z tego wynika, że akcja Rządu, która wywołała tak namiętną dyskusję i walkę na łamach prasy wśród przeciwników i zwolenników karteli, w rzeczywistości miała zasięg ograniczony, likwidując pewne przerosty kartelowe. Niezależnie od tego, uzyskał Rząd, w drodze pertraktacyj z poszczególn. grupami przemysłu, obniżkę cen na szereg podstawowych artykułów codziennego użytku, jak cukier, węgiel, żelazo, nafta, papier i t. p., osiągając w tym zakresie zniżkę na korzyść budżetu konsumenta, według oświadczenia Pana Ministra Przemysłu i Handlu, do 120 miljonów złotych. Jest jednakże koniecznem, aby nie ograniczano się wyłącznie do obniżania poziomu cen, gdyż z punktu widzenia gospodarczego ważniejszą jest rzeczą umożliwienie przemysłowi prowadzenia elastycznej kalkulacji, zależnie od istniejących warunków gospodarczych. Ten postulat łączy się z zagadnieniem odpowiedniego unormowania świadczeń publicznych, będących jednym z głównych powodów spotykanej u nas powszechnie sztywności cen artykułów przemysłowych.

Z drugiej strony podnieść należy inicjatywę Rządu w kierunku równoczesnego obniżenia szeregu pozycyj taryfy kolejowej na przewóz najważniejszych artykułów przemy-

siowych. Niewątpliwie sfery gospodarcze doceniają tembardziej tę inicjatywę wobec poprzednio nieugiętego stanowiska Ministerstwa Komunikacji, o które rozbijały się wszelkie postulaty, dotyczące obniżek. Jeżeli odnośna akcja doprowadzona zostanie do generalnej rewizji naszych taryf kolejowych, z uwzględnieniem zmian wartości poszczególnych artykułów i ich znaczenia dla poszczególnych ośrodków gospodarczych, odnośna praca Rządu mogłaby się stać potężnym czynnikiem do przezwyciężenia kryzysu gospodarczego.

Aczkolwiek omawiana akcja Rządu została na niektórych odcinkach zakończona, byłoby przedwczesnem już dzisiaj formułować ostateczną ocenę doniosłości poszczególnych poczynań. Rezultaty ich dają się natomiast odczuwać w mniejszym lub większym stopniu także w naszym okręgu izbowym i w dalszych wywodach pozwolę sobie wykorzystać uwagi, jakie na moją prośbę wielu Panów Radców nadesłało mi w tym przedmiocie.

Na tem miejscu pragnę z całą stanowczością zaznaczyć, że wszczęte już przez obecny Rząd prace nad zrównoważeniem budżetu stanowią jeden z nieodzownych czynników składowych na drodze wprowadzenia stałości warunków gospodarczych w kraju i utrzymania waluty polskiej. Stałość bowiem warunków podstawowych życia gospodarczego stanowić powinna punkt wyjścia do dalszych poczynań w dziedzinie uzdrowienia naszego gospodarstwa. Zaznaczyć przytem należy, że dążność do stabilizacji warunków gospodarczych nie jest wyłącznie zjawiskiem obserwowanem na terenie naszego Państwa, lecz czynnikiem coraz bardziej branym pod uwagę w skali stosunków międzynarodowych.

W uzupełnieniu powyższych uwag, dotyczących poczynań Rządu, pragnę obszerniejszą uwagę poświęcić sprawie, która znajduje się dopiero w stadjum badania, a mianowicie zagadnieniu etatyzmu gospodarczego. Zagadnienie to jest również bardzo aktualne dla okręgu naszej Izby, czego dowodem było żywe zainteresowanie, wykazane dla tej sprawy ze strony naszych sfer gospodarczych na Międzyministerjalnej Komisji, która bawiła w Gdyni w dniu 8 listopada 1935 r. Prace, zmierzające do usunięcia niepożądanego dla życia gospodarczego przerostu gospodarki etatystycznej Państwa, prowadzone są pod egidą Pana Ministra Przemysłu i Handlu z udziałem przedstawicieli sfer gospodarczych. Z tej racji miałem możność przedstawienia swego własnego poglądu na zagadnienie i pogląd ten pozwalam sobie Panom niniejszem przedstawić.

Badając motywy tworzenia przedsiębiorstw państwowych, tj. takich, w których Skarb Państwa bierze udział w kapitale zakładowym bezpośrednio lub pośrednio, doszedłem do przekonania, iż jedynym ich celem może być ożywienie gospodarstwa krajowego przez zwiększenie dochodu społecznego i że jedynie taka tendencja może usprawiedliwić istnienie przedsiębiorstw etatystycznych. Z tego też punktu widzenia można i należy jedynie traktować zagadnienie przedsiębiorczości państwowej w toku obecnie przeprowadzanych badań.

Doświadczenia wieków wskazują, iż droga, wiodąca do postępu, prowadzi zawsze przez współzawodnictwo, co w języku gospodarczym oznacza, iż warsztat, pracujący mniej wydatnie, ustąpić musi warsztatowi, pracującemu taniej, a więc społecznie korzystniej. Ta zasada obowiązuje nietylko w krajach o ustroju kapitalistycznym, ale nawet tam, gdzie zerwanie z tym ustrojem wysuwa się jako naczelne hasło, jak np. w Rosji Sowieckiej. Dlatego też należy bez wahań wyprowadzić nasze przedsiębiorstwa państwowe, korzystające z przywilejów zacisznego i wygodnego bytowania, na szerokie pole współzawodnictwa. Natomiast stwierdzić należy, że jeżeli istnieją takie przedsiębiorstwa państwowe, które dotychczas nie korzystały i nie korzystają z jakichkolwiek przywilejów, niema powodów, aby działalność tych przedsiębiorstw lub motywy ich działania ograniczyć tylko dla zadośćuczynienia popularnemu hasłu walki z etatyzmem. Pozatem jednakże jedną drogą, prowadzącą do celu, jest zrównanie przedsiębiorczości państwowej w prawach i obowiązkach z przedsiębiorczością prywatną. Nie powinno być czynności gospodarczej, obliczonej na zaspokojenie potrzeb ogólnych, któraby korzystała z jakichkolwiek przywilejów lub ulg. Przywileje mogą posiadać tylko monopole państwowe, które są przedsiębiorstwami, wyłączonemi z pod wolnej konkurencji, lub specjalne warsztaty pracy, ściśle związane z obroną Państwa, lecz nie produkujące w jakimkolwiekbądź dziale na rynek prywatny.

Ustosunkowanie się w powyższy sposób do przedsiębiorstw państwowych pozwoli nam niewątpliwie w krótkim czasie zorjentować się co do rentowności tych przedsiębiorstw i doprowadzi do likwidacji tych przedsiębiorstw, przy których okaże się, że ich egzystencja nie opiera się na realnych podstawach gospodarczych, względnie powoduje straty dla Skarbu Państwa.

Jest rzeczą zrozumiałą, iż przedsiębiorczość państwowa, zrównana w warunkach swej pracy z przedsiębiorczością prywatną, winna prowadzić kalkulację i rachunkowość na zasadach kupieckich i że jej sprawozdania powinny być podawane do publicznej wiadomości. Jest także rzeczą zrozumiałą, iż przedsiębiorczość państwowa musi posiadać fachowe kierownictwo. Pozatem wskazanem byłoby, gdyby do władz nadzorczych przedsiębiorstw państwowych powoływano nietylko przedstawicieli administracji państwowej,

lecz i prywatnego życia gospodarczego, naturalnie wolnych od zarzutu konkurencji.

Powyższe zasady powinny być również zastosowane w całej rozciągłości do przedsiębiorstw komunalnych. W tej dziedzinie pozostaje może więcej do zrobienia, niż w dziedzinie t. zw. przedsiębiorstw państwowych. Wprowadzenie do przedsiębiorstw komunalnych wysoce orzeźwiającego czynnika, jakim jest współzawodnictwo, jest rzeczą pilną i konieczną. Nie można wykazywać zysków w przedsiębiorstwach komunalnych, nie opłacających podatków, czynszów za lokale i t. p., jak również nie można wykazywać zysków, obciążając równocześnie ludność miast nadmiernemi opłatami. Przedsiębiorstwa komunalne winny posiadać statuty, oparte na zasadach handlowych, a w ich władzach winni brać udział przedstawiciele zainteresowanej ludności.

Omawiając poruszone zagadnienie, pragnąłbym wyraźnie podkreślić różnicę, jaka zachodzi między tem zagadnieniem, a t. zw. ingerencją państwową w życiu gospodarczem. W traktowaniu ostatniego problemu wskazana jest jaknajdalej idąca ogiędność z uwagi na to, że dzisiejsza ogólna sytuacja gospodarcza wymaga tej ingerencji państwowej, jako czynnika, niezbędnego do regulowania wysoce powikłanych i trudnych warunków wytworzonych naskutek zaburzeń w życiu gospodarczem tak wewnątrz kraju, jak i w stosunkach gospodarczych z zagranicą. W każdym bądź razie można żywić przekonanie, że racjonalne rozwiązanie kwestji przedsiębiorczości państwowej i komunalnej spowoduje zejście zagadnienia ingerencji państwowej na dalszy plan i osłabi ostrość tego problemu.

Przechodząc obecnie do omówienia sytuacji w okręgu naszej Izby, pragnąłbym zwrócić uwagę Panom na dwie kategorje zagadnień, które w ostatnim czasie przedewszystkiem wywarły wpływ na kształtowanie się sytuacji gospodarczej w naszym okręgu, nawiązując pod tym względem do ogólnych moich uwag, wypowiedzianych poprzednio.

Można się było spodziewać, że zarządzenia Rządu w zakresie obniżki cen na główniejsze artykuły pierwszej potrzeby, jak i obniżka taryf kolejowych wywrą poważny wpływ na ożywienie życia gospodarczego. Tymczasem jednak zarządzenia te na terenie naszej Izby nie dały narazie pożądanego wyniku.

Z uwag, nadesłanych mi łaskawie przez Panów Radców, jak i z własnych obserwacyj, dochodzę do wniosku, że wyższe opodatkowanie pensyj urzędniczych wpłynęło na zmniejszenie obrotów w handlu w granicach od 10 do 30 proc. w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Zmniejszenie zdolności nabywczej wśród konsumentów jest tak znaczne, że również zniżka cen niektórych artykułów kartelowych nie ożywiła zbytu. Niektóre branże handlu narażone zostały na straty, naskutek jednostronnego zarządzenia zniżki cen bez uprzedniego porozumienia z zainteresowanemi sferami. Odnosi się to do branży spożywczej, która poniosła straty, naskutek zastosowania się do przepisanej ceny cukru.

W całym szeregu wypadków obniżka cen na podstawowe surowce sparaliżowana została podwyżką cen surowców, sprowadzanych z zagranicy dla produkcji przemysłowej.

Mówiąc o zagadnieniu obrotów handlowych, zaznaczyć należy, że szkodliwy swój wpływ wywarło osłabienie siły nabywczej przez zwiększenie obciążeń podatkowych. Naskutek tego, że nowe podatki, wprowadzone z dniem 1-go grudnia 1935 r., normalne przedświąteczne ożywienie w handlu wogóle nie nastąpiło. Mało tego, zakrojona na szeroką skalę kampanja prasowa w sprawie obniżki cen, spowodowała wśród konsumentów wrażenie, że obniżka ta będzie się posuwać w dalszym ciągu, tak, że ujawniło się wyraźne wstrzymywanie się od zakupów i to nietylko wśród ludności miejskiej, lecz również wśród ludności wiejskiej, która w drugiej połowie roku przejawiać zaczęła większą siłę nabywczą.

Notując zjawiska powyższe na tle zarządzeń, dotyczących obniżki cen na szereg artykułów przemysłu, stwierdzić należy, że perturbacyj w życiu gospodarczem, jakie na tem tle powstały, nie można uważać za zjawisko nieoczekiwane. Chodzi jednak o to, aby perturbacje te nie nabrały charakteru stałego. Nie podejmując się już teraz osądzania ostatecznych rezultatów akcji obniżki cen i wpływu jej na życie gospodarcze okręgu, wydaje mi się koniecznem zaznaczyć, że szybkość przeprowadzania odnośnych zarządzeń powinna wpłynąć na skrócenie okresu niepewności, jaki dał się odczuć. Są pewne wskazówki, że okres tej niepewności, tak szkodliwej dla obrotów handlowych, zaczyna mijać.

Pożądanem więc byłoby, aby przedstawiciele życia gospodarczego dołożyli wysiłków do przystosowania swej działalności handlowej i przemysłowej do warunków, jakie obecnie zaistniały.

Przechodząc do sformułowania uwag o odbiciu się na życiu gospodarczem okręgu Izby tak ważnego czynnika, jakim są taryfy kolejowe, którego doniosłość wszyscy oceniamy, zwłaszcza w naszej połaci kraju, ze względu na oddalenie jego od źródeł podstawowych surowców, pozwolę sobie zaznaczyć, iż według opinji zainteresowanych sfer gospodarczych, podział Pomorza na dwie strefy pod względem zniżek taryfowych dla niektórych towarów, w szczególności dla węgla i dla miału węglowego, wytworzył warunki, niekorzystne dla południowej części Pomorza, na co Izba w specjalnym memorjale, skierowanym do Ministerstwa Komunikacji, już zwró-

cia uwagę, domagając się wprowadzenia szeregu zmian zasadniczych. Nie mogę również nie zaznaczyć, iż pośpiech w opracowaniu zmian w olbrzymiej dziedzinie taryf na poszczególne towary, w wielu wypadkach bez zasięgania opinji sfer zainteresowanych, wzbudzić może pewne obawy co do celowości zarządzeń tej wagi i tak skomplikowanych, jakiem jest rewizja taryf kolejowych.

Przechodząc zkolei do sformułowania spostrzeżeń, dotyczących działania zawartego przed trzema miesiącami układu handlowego z Niemcami, po którym spodziewano się, zwłaszcza dla rolnictwa i handlu drzewnego w naszym okręgu, poważnych ulg, stwierdzić ogólnie należy, że oczekiwania te jak dotąd zawiodły. Wspomniany układ handlowy nietylko nie przyczynił się do ożywienia obrotów gospodarczych z Rzeszą Niemiecką, lecz naodwrót, spowodował kurczenie się tych obrotów. Uzależnienie w ramach ogólnych eksportu polskiego do Niemiec od importu z tego kraju, spowodowane koniecznością uniknięcia dalszych zamrażań w Niemczech należności za towary polskie, sprawiło, że wywóz polski doznał poważnych utrudnień. Pomimo to w ciągu dwóch miesięcy działania układu stwierdzono dalsze zamrożenie należności polskich w Niemczech, co spowodowało, jak Panom wiadomo, obniżenie t. zw. plafonów w obrotach polsko - niemieckich na miesiąc luty.

Trudności, na jakie napotyka import towarów niemieckich do Polski, polegają na tem, że w związku z wejściem w życie układu uniemożliwione zostały obroty kredytowe na towary, sprowadzane z Niemiec, a to, jak Panom wiadomo, uważane być powinno poniekąd za conditio sine qua non, w obrotach handlowych wogóle, a zwłaszcza, jeśli chodzi o importera polskiego, borykającego się z wielkiemi trudnościami finansowemi. Z drugiej strony, ustalenie, w myśl układu, wartości rozrachunkowej marki niemieckiej na poziomie parytetu złotego, sprawiło, że towary niemieckie pod względem kalkulacji cen nie wytrzymują konkurencji z towarami, pochodzącemi z innych krajów zagranicznych. Wreszcie nie można nie wziąć pod uwagę hamująco na obroty handlowe działającego rozrachunku za pomocą biura Zahanu.

Wszystko to razem wzięte sprawiło, że układ handlowy polsko - niemiecki nie wywarł na nowym terenie tych efektów, jakich się po nim spodziewano.

Po tych uwagach o sytuacji ogólnej w okręgu izbowym przejść pragnę do omówienia, chociażby w krótkich słowach, naszej sytuacji na odcinku portowym. W roku ubiegłym osiągnęliśmy znowu wyższą liczbę przeładunków w porcie, niż we wszystkich okresach rocznych poprzednich. Jest to zjawiskiem bardzo dodatniem, jeśli się zważy, że ogólne obroty naszego handlu zagranicznego nieco się skurczyły w porównaniu z rokiem poprzednim. Liczba 1.111.844 ton w przywozie stanowi wzrost o 12,1 proc. w stosunku do okresu poprzedniego, a liczba 6.362.599,5 ton w wywozie — wzrost o 2,6 proc. Tak kształtujące się liczby są odzwierciadleniem sytuacji naszej w dziedzinie handlu zagranicznego. Handel ten, jak wynika z opublikowanych niedawno liczb, w imporcie wzrósł o 5,47 proc., natomiast w eksporcie skurczył się o 5,75 proc. Jeżeli więc porównamy wyżej przytoczone relacje ze sobą, to stwierdzimy, że Gdynia nietylko utrzymała swój stan posiadania jako port przeładunkowy, lecz nawet zdołała go zwiększyć poważnie w dziedzinie importu i słabiej w dziedzinie eksportu. Jest to wyraźnem potwierdzeniem roli portu gdyńskiego w obrotach zagranicznych. Lecz zdawać powinniśmy sobie bardzo dokładnie sprawę z tego, że rola naszego portu może być wzmocniona i ugruntowana tylko wtedy, jeśli zdolamy uczynić z niego poważne centrum handlowo - rozdzielcze nietylko dla kraju, ale też pod wieloma względami dla innych państw bałtyckich. Ten punkt widzenia Izba nasza stale podkreśla i akcentuje. Zwróciliśmy naprz. ostatnio uwagę czynników miarodajnych, że polityka reglamentacji handlu zagranicznego powinna być nastawiona w ten sposób, aby poważna część kontyngentów na towary reglamentowane była przyznawana sferom kupieckim, osiedlającym się w Gdyni i aby Gdynia w żadnym wypadku nie była traktowana gorzej od Gdańska, który jak wiadomo, naprz. na kawę uzyskał kontyngent, stanowiący nieomal połowę kontyngentów, ustalonych dla całej Polski, gdy na Gdynię przyznano przeciętnie zaledwie 13%. Nie jest to zgodne z naszemi dążeniami do wytworzenia w Gdyni warunków prawdziwie atrakcyjnych dla jej rozwoju pod względem handlowym.

Chciałbym również zwrócić uwagę Panów na dążenia ze strony Izby do poparcia możliwości ruszenia z martwego, narazie, punktu w zakresie, uprzemysłowienia Gdyni, głównie w kierunku stworzenia warunków dla osiedlenia się przemysłu w obrębie portu. Wobec sytuacji budżetowej państwa koniecznem jest znalezienie sposobu sfinansowania budowy kanału przemysłowego i przystosowania terenów, przy nim położonych, za pomocą kapitałów prywatnych, możliwie z przyciągnięciem twórczego kapitału zagranicznego. Prace w tym kierunku znajdują się w stadjum początkowem i dlatego nie mógłbym już teraz sprawy tej przedstawić Panom w sposób bardziej szczegółowy.

Wywody moje chciałbym zakończyć przypomnieniem Panom kilku enuncjacyj, tak Wicepremjera Ministra Skarbu Kwiatkowskiego, jak i Pana Ministra Przemysłu i Handlu gen. Góreckiego, w których obaj Ministrowie wyraźnie podkreślili dążenia ze strony Rządu do

nawiązania i utrzymania ścisłego i życzliwego kontaktu z przedstawicielami życia gospodarczego na platformie współpracy i zaufania, apeluję więc do Panów, jako do przedstawicieli życia gospodarczego okręgu izbowego, aby Panowie do tych dążeń Rządu ustosunkowali się pozytywnie i z pełnem zaufaniem.

Kończąc, uzupełniam przemówienie moje dwiema jeszcze uwagami:

1) podkreślić należy, że Rząd nasz od dawna nie zwracał się w poczynaniach swoich z podobnym apelem do sfer gospodarczych, jak to miało miejsce przy ostatnich posunięciach, przy których Rząd dążył do jaknajściślejszej współpracy z życiem gospodarczem;

2) nasze życie gospodarcze nastawione jest obecnie na ton minorowy, chciałbym więc tu zwrócić się do Panów Radców z prośbą i apelem, że wydawanie już obecnie sądu o poczynaniach Rządu byłoby przedwczesne. Historja świata poucza nas bowiem, że nie było wypadku, aby ostre zarządzenia oszczędnościowe, zmierzające do poprawy sytuacji gospod. nie wywoływały początkowo niezadowolenia. Że poczynania naszego Rządu napróżno nie poszły, świadczy o tem już chociażby zainteresowanie zagranicy sprawą ulokowania kapitałów w Gdyni. Chciałbym zaznaczyć, że do mnie jako do Prezesa Izby, zwracano się już z pewnych sfer zagranicznych w tej sprawie.

Nie chcę nastrajać Panów Radców optymistycznie. Zaznaczam jednak, że o skuteczności zarządzeń rządowych można będzie wydać sąd dopiero po kilku miesiącach.

Partykularyzm w prawie handlowem morskiem i jego znaczenie dla zagadnienia kodyfikacji tej dziedziny prawa

Jak długo zwyczaje i instytucje prawne w żegludze morskiej istnieją, posiadały one zawsze charakter oryginalny i odrębny. Niezależnie od kodyfikacji w innych dziedzinach prawa odbywała się, jak możemy śledzić w historji prawa, kodyfikacja zwyczajów i norm prawnych w żegludze morskiej i była ujmowana w osobny system kodyfikacyjny. Zwyczaje i normy, obowiązujące w żegludze morskiej, były zawsze jakby oderwane od świata lądowego. Międzynarodowy charakter żeglugi morskiej i zjawiające się na wodach morskich, wszędzie te same, niebezpieczeństwa o specjalnym charakterze, grożące statkom, ładunkom i życiu ludzkiemu, stworzyły na morzu odrębny świat pojęć i wyobrażeń. Wytwarzała się w związku z tem odrębna praktyka życiowa, praktyka morska i pod wpływem tej praktyki kształtowały się też specjalne i oryginalne normy prawne, których nie włączono do systemów ogólnych dziedzin prawa. Poza nielicznemi wypadkami. kodyfikacja Justynjana pozostawiła prawo morskie na boku. nie ruszając stosowanych w żegludze morskiej rodyjsko-greckich zwyczajów, które później cesarz bizantyjski Leon Izauryjczyk skodyfikował w roku 740 (Nomos Rhodion Nautikos). Mimo, że prawo rzymskie kodyfikowane było w języku łacińskim i tym językiem posługiwano się w rzymskim i bizantyjskim świecie prawniczym, uznawano w praktyce sądowej określenia morskiej gwary rodyjsko - greckiej. Partykularyzm prawa morskiego ma, jak widzimy, u starych Greków i Rzymian swoją historję.

W średnich wiekach wykazuje żegluga morska pewną zmianę swej dotychczasowej struktury, mianowicie przejście od żeglugi przedsiębiorcy jednoosobowego do żeglugi, uprawianej przez ad hoc organizowane spółki z udziałem właścicieli statków, kupców, finansistów i załogi. Udziałowcy spółki ponosili ryzyko wyprawy wspólnej i partycypowali w stratach i zyskach. Wymienić tu należy przedewszystkiem spółki: colonna, societas maris, commenda, germanimento (Por. Dr Władysław Sowiński: Prawo handlowe morskie, 1935, str. 18 i 19). Cały okres średnich wieków wykazuje odrębność kodyfikacyjną prawa morskiego. Ta odrębność kodyfikacyjna utrzymała się do najnowszych czasów. Kraje, które stworzyły własną doktrynę prawa morskiego i w oparciu o tę doktrynę skodyfikowały prawo morskie, posiadają osobne kodyfikacje w tej dziedzinie w postaci czy to osobnego rozdziału kodeksu handlowego, czy też osobnej ustawy, — są to Anglja, Francja i Niemcy (II tytuł Code de commerce z 1807 r., 4 księga niem. kod. handl. z 1897 r. Merchant Shipping Act z 1894 r.) — Nawet Rosja sowiecka, kodyfikując prawo morskie na zasadach komunistycznych, nie odważyła się naruszyć odrębności prawa morskiego. Tradycja tej odrębności jest jeszcze dzisiaj wszędzie bardzo silna. Inaczej być nie może, bo jak dawniej, tak i dzisiaj istnieje osobny świat morski z odrębnemi pojęciami i zwyczajami. opartemi na wiekowej tradycji. Handel morski stwarza bowiem stosunki prawne pomiędzy obywatelami różnych państw. a więc stosunki międzynarodowe o odmiennym charakterze niż stosunki prawne na lądzie. W żegludze handlowej morskiej istnieje pewnego rodzaju numerus clausus specjalnych podmiotów i przedmio-

tów prawnych. Na pierwszy plan wysuwa się tu statek handlowy morski, który nie jest zwykłą ruchomością i traktowany jest przez pozytywne prawo i doktrynę w niektórych wypadkach jako quasi osoba, a nawet jako quasi nieruchomość. — Odrębność majątku morskiego armatora (statku i przewoźnego) jest powszechnie uznawana. Zmiana własności statku i ustanowienie zastawu na nim (hipoteka morska) odbywa się inaczej jak przy zwykłych ruchomościach. A przecież statek jest par excellence rzeczą ruchomą, która porusza się i może pływać po wszystkich wodach morskich świata, a mimo to jest on całkiem specyficzną ruchomością. Odpowiedzialność armatora jest z reguły inna niż odpowiedzialność kontrahenta lądowego. — Wiele innych nader charakterystycznych i oryginalnych zjawisk prawnych możnaby przytoczyć z dziedziny prawa morskiego. — Obok armatora działa również w handlu morskim szereg osób pomocniczych o specyficznym charakterze, w szczególności maklerzy okrętowi (o innych cechach niż zwykły makler), piloci, sztauerzy oraz publiczne zakłady przeładunkowe.

Eksklużywność prawa handlowego morskiego nie jest dzisiaj taka jak dawniej. — Ma to przedewszystkiem swoje przyczyny gospodarcze, w szczególności w większej jak dawniej łączności handlu morskiego i handlu lądowego. Życie gospodarcze lądu jakgdyby korytami (kolejami, rzekami) podąża do portów i szuka ujścia za morzem. Pojęcia prawa lądowego podążają za towarem, wysyłanym do portów zamorskich, i odgrywają pomocniczą rolę przy ocenie instytucyj prawa morskiego. Powstają także instytucje, łączące w sobie elementy prawa morskiego i lądowego, jak n. p. konosament morsko - kolejowy. Wskutek łączności całego życia gospodarczego krajów z handlem morskim judykatura wykazuje tendencję, aby do zjawisk handlu morskiego stosować, w razie potrzeby, prawo cywilne i ogólne prawo handlowe. Wobec tego, że niektóre instytucje prawa morskiego wskutek postępu technicznego w żegludze i zmiany jej struktury, są obecnie już przestarzałe, jak spółka okrętowa, bodmerja, trzeba było je zastąpić instytucjami prawa ogólnego, a mianowicie spółkami handlowemi i hipoteką okrętową. Obserwujemy więc zjawisko, że pojęcia i instytucje prawa cywilnego i handlowego zapuszczają korzenie w prawie morskiem, co nie zmienia jednak faktu istotnej odrębności prawa morskiego. Jest to zupełnie naturalnem zjawiskiem, wynikającem z rozwoju życia gospodarczego i pociągającem za sobą zmiany względnie uzupełnienie prawa morskiego bez uszczerbku jego tradycyjnej odrębności.

Zagadnienie odrębności prawa handlowego morskiego staje się dziś aktualne w związku z tendencjami unifikacyjnemi w tej dziedzinie. — Konwencje brukselskie prawa morskiego z 1924 i 1926 r. przyniosły unifikację zasadniczych norm, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności armatora, przywilejów na statkach, postanowień konosamentu oraz imunitetów statków państwowych. Dalsze prace unifikacyjne w dziedzinie prawa handlowego morskiego prowadzone są przez Comité Maritime International, Institut de droit international i International Law Association. Unifikacja prawa handlowego morskiego niewątpliwie jest potrzebna, gdyż usunie trudności, wynikające z kolizji norm w żegludze morskiej, będące szkodliwe dla handlu morskiego. Jeżeli jednak mamy dążyć do rzeczywistej unifikacji i stworzyć we wszystkich krajach jednolite ustawodawstwo morskie o charakterze międzynarodowym ułatwiające obrót morski, to niewątpliwie musimy utrzymać odrębność prawa morskiego, bez której unifikacja byłaby utrudniona, a nawet niemożliwa. W toku prac wspomnianych organizacyj naukowych podnoszono niejednokrotnie, że przyszłe jednolite ustawodawstwo morskie powinno się opierać wyłącznie na potrzebach, wynikających z praktycznych potrzeb handlu morskiego, z pominięciem, o ile możności, zasad ogólnego prawa, wykazującego w poszczególnych krajach istotne różnice.

Na temat, czy należy utrzymać odrębność kodyfikacji prawa morskiego, czy też łączyć tę dziedzinę prawa z innemi dziedzinami prawa, zwłaszcza, jeżeli chodzi o przewóz, wypowiadano się w ostatnim czasie niejednokrotnie w literaturze.

Według przeważającej opinji łączenie takie byłoby eksperymentem, którego skutków gospodarczych nie dałoby się przewidzieć i który dlatego jest niebezpieczny. Niewątpliwie życie gospodarcze kroczy naturalnemi drogami, nie znosząc eksperymentów. Słusznie powiada Ripert (Droit Maritime, I tom, 1929, str. 79), że prawo handlowe morskie „a une vie á part, un aspect original".

O ile chodzi o zagadnienie kodyfikacji prawa morskiego w Polsce, to przyszłe prace kodyfikacyjne powinny pójść w kierunku zmodernizowania tej dziedziny prawa w miarę rzeczywistych potrzeb gospodarczych, bez uszczerbku jej tradycyjnej odrębności, wynikającej przedewszystkiem z międzynarodowego charakteru żeglugi morskiej, i niemieszania tej dziedziny z dziedzinami prawa lądowego, w szczególności prawa rzecznego . Należałoby się obawiać, że łączna kodyfikacja prawa morskiego i rzecznego mogłaby wydać produkt, który kodyfikacyjnie i życiowo nie będzie przedstawiał harmonijnej całości kodyfikacyjnej. Żegluga morska ma niewątpliwie swój charakter odrębny, międzynarodowy. Statek morski i armator takiego statku z jednej strony, a statek rzeczny i właściciel takiego statku z drugiej strony

znajdują się w odmiennych sytuacjach prawnych i warunkach. Należałoby także wziąć pod uwagę ten ogólny wzgląd, że dla sędziego łatwiej jest stosować kodyfikacje przedmiotowo rozgraniczone niż połączone, co również przemawiałby za rozgraniczeniem prawa morskiego i rzecznego. Dlaczego n.p. nie kodyfikuje się tak pokrewnych dziedzin jak prawa wekslowego i czekowego, albo asekuracji lądowej i morskiej łącznie, a kodyfikuje się te dziedziny w osobnych ustawach? Za taką oddzielną kodyfikacją przemawia przedewszystkiem wzgląd jasności i przejrzystości systematyki ustawodawczej.

Powyższe uwagi, ujęte w krótkim artykule, nie wyczerpują argumentacji na rzecz utrzymania odrębności kodyfikacyjnej prawa handlowego morskiego, dlatego też autor powróci jeszcze do tego tematu na łamach niniejszego pisma.

Dr Władysław Sowiński.

Gospodarcze tematy morskie w naszych czasopismach z r. 1935

Rozważania niniejsze są rezultatem spostrzeżeń i uwag, jakie piszącemu nasunęły się, gdy przygotowywał wykaz perjodyków — gospodarczych i geograficznych — dla czasopisma „Baltic Countries", wydawanego przy Instytucie Bałtyckim. Konkretnem zdaniem tutaj jest rozważenie, o ile nasza publicystyka gospodarcza uwzględniła tematy morskie w r. 1935.

Weźmy pod uwagę czas do jesiennego wystąpienia Rządu z akcją gospodarczą, co zupełnie słusznie zajęło kolumny publicystyczne. Z rozważań wyłączamy dzienniki i biuletyny izb przemysłowo - handlowych z wyjątkiem Biuletynu Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni, oraz perjodyki takie jak „Przegląd miesięczny" B. G. K. i „Informator eksportowy", — ze względu na specjalny charakter tych czasopism. Wyłączamy również miesięcznik „Morze" ze względu na jego charakter popularny, oraz wydawnictwa poświęcone sprawom rybackim. Uwzględniamy natomiast te wszystkie czasopisma polskie, które już ze swego założenia noszą cechy naukowego traktowania i podchodzenia do tematów, a w których zakresie leży lub powinno leżeć zainteresowanie również marynistycznemi tematami.

W uwzględnionych wydawnictwach chodzi nam o działy poświęcone rozprawom, czyli pomijamy działy kronikarskie, informacyjne, wogóle sprawozdania, krótko i bieżąco podawane.

By rzecz rozpatrzyć sine ira et studio, możliwie pominiemy tytuły czasopism czy artykułów, a przedewszystkiem nazwiska autorów.

Z 13 perjodyków, jakie piszący ostatecznie uwzględnił, ledwo siedem wykazało w r. 1935 gospodarcze tematy morskie. Podczas gdy wszystkie uwzględnione perjodyki wydały do końca listopada 146 zeszytów, to 7 wyszczególnionych — 110 zeszytów z 276 rozprawami (dłuższemi i krótszemi). Otóż z liczby ostatniej tylko 44 artykuły traktują o sprawach morskich i portowych w co są już wliczone artykuły dotyczące Gdańska, które właściwie nie są marynistyczne.

Zasadniczy rozdział owych 44 artykułów na tematy przedstawia się następująco: morskie zagadnienia gospodarcze ogólne 7, żeglugowe 2, dotyczące handlowej marynarki krajowej 11, handlowe 2, gdyńskie 10, gdańskie 8 i zarówno gdyńskie jak i gdańskie 4. — Ze względu na charakter, wśród rzeczonych 44 artykułów jest 9 sprawozdań rocznych, 4 rozprawy raczej statystyczne, 2 opisowe i 12 sprawozdawczych innych, w czem np. o 15-leciu polskiego dostępu do morza — 2; zatem razem artykułów sprawozdawczych jest 27. Nie są to więc rozważania pisane dla wysnucia koncepcyjnych wniosków.

Pozostaje na właściwe rozprawy tylko 17 artykułów. Jednak z tych 17-tu odnosi się 5 do dewaluacji guldena gdańskiego i spraw stąd powstałych, z nich zaś 3 są charakteru właściwie sprawozdawczego. Innemi słowy, pozostaje ledwo 12 rozpraw. Rozdzielają się one następująco: 6 rozpraw traktuje zagadnienia polskiej floty handlowej, 2 handel gdyński (bawełna i skóry), 2 stosunki polsko - gdańskie, pozostałe zaś są — po jednym artykule — o tranzycie i o uprzemysłowieniu Gdyni. Tematy, przedstawiające zagadnienia naszej marynarki, omawiają — po dwa razy w każdym problemie sprawę szkunerów, znaczenie gospodarczo finansowe własnej floty oraz sposoby powiększenia floty handlowej.

Pominiemy szczegółowe ocenianie treści, lecz jedynie podkreślimy pewne ogólne cechy. Pierwsze, to fakt, że powtarzają się wprost identyczne tematy, na co zresztą wskazują bardzo podobne tytuły. Czyli nieraz zachodzić może podejrzenie plagiatu idei — co nie oznacza koniecznie plagiatu treści; przeciwnie, jeden artykuł o drugim podobnym zdaje się nic nie wiedzieć. Zatem w naszej gospodarczej publicystyce morskiej jest wyraźne ubóstwo idei.

Charakterystyczne wnioski wynikają, jeśli przypatrzymy się liczbie autorów. Wy-

mienione przez nas 44 artykuły noszą podpisy w 38 wypadkach, które przypadają na 28 autorów. Fakt już nawet takiej liczby autorów mówiłby nie źle, gdyby nie to, że bardzo pokaźna liczba artykułów wskazuje na fachowców pióra, ale nie tematów. Powtarzanie się tematów, pisanych przez różnych autorów w różnych czasopismach, nasuwa podejrzenie rywalizacji literackiej, lecz niestety — jeśli się uwzględni treść — rywalizacji, powiedzmy, studenckiej. — Nie ulega wątpliwości, że są u nas znawcy gospodarczych zagadnień morskich: niestety, zbyt mało z nich zabrało głos w publicystyce w roku bieżącym, a ci co głos zabrali, to wystąpili na łamach prasy raczej tylko raz.

Równie smutną cechą jest brak dyskusji i kontynuacji. Nietylko artykuły, ale i poruszane zagadnienia pozostają bez echa, wyjąwszy dwa tematy z zagadnień floty handlowej, które jednak też nie mają ściśle dyskusyjnego charakteru.

Inny zarzut, jaki postawić należy autorom, to podawanie rozpraw zazwyczaj mało przygotowanych odnośnie zakresu i głębi.

Badając treść innych tematów gospodarczych w naszych perjodykach, nasuwało się piszącemu nieraz przypuszczenie, czy też nie unika się morza. Jest rzeczą bardzo charakterystyczną, że z dwóch bardzo poważnych naszych perjodyków, podających przeglądy konjunktury, jeden zupełnie pomija sprawy naszego wybrzeża i morza, mimo że raczej ten perjodyk winien to czynić. Przy rozpatrywaniu np. ostatnich 10 lat w przemyśle gumowym, lub genezy i charakterystyki polskiej polityki w traktatach handlowych, lub przyczyn ujemności bilansu handlowego, pominięto zupełnie, w jakim związku pozostają dane sprawy z naszemi portami i marynarką. Drugi artykuł zadawala się tylko zaznaczeniem (bez dowodów), że zawdzięczamy dostępowi do morza, iż poziom naszego handlu zagranicznego nie jest jeszcze niższy. — W sprawozdaniu rocznem naszej najważniejszej organizacji przemysłu w części statystycznej dano dostatecznie wiele o ruchu handlowym naszych portów; jednak nie podano, czy organizacja zajmowała się jakiemikolwiek sprawami morskiemi z takiego czy innego punktu widzenia.

By nie przedłużać kolumny, pominiemy wyliczanie zaiste długiego szeregu tematów z zakresu naszej gospodarki i polityki morskiej i nadmorskiej, których omówienia na łamach prasy należało się spodziewać. Podnieść tylko należy to, że nie znajdujemy w gospodarczej prasie ani krytyki ani ostrzeżeń i przewidywań zapobiegawczych. A że to przecież jest wskazane, nauczyła nas boleśnie dewaluacja guldena. Jest rzeczą charakterystyczną, że przed tą dewaluacją nie spotykamy się na łamach perjodyków z żadnemi głosami, wskazującemi na niebezpieczeństwo, dopiero gdy spełniło się w pełni przysłowie „mądry Polak po szkodzie", znalazło się 3 artykułów; pozatem głucho w publicystyce naszej, jaki może być dalszy rozwój i jakie ewentualne skutki bliższe i dalsze dla Gdyni i dla naszych transportów morskich via Gdańsk.

Wygląda wogóle, jakby w sprawach marynistycznych panowała zasada „nolli me tangere" czy „dolce far niente". lub jedno i drugie. Prawda są takie zagadnienia, których lepiej nie roztrząsać publicznie, zwłaszcza gdy się nie umie rzeczy tak ująć, by ani nie dawać atutów w rękę przeciwnikom ani nie studzić własnych głów, mało jeszcze przegrzanych morzem. Lecz są rozliczne zagadnienia, ogólne i szczegółowe, które powinny być poddane dyskusji i wiadomości szerszej. Inaczej nadal sprawy będą spóźniane lub zmieniane po niewczasie, czego doświadczeń zbyt wiele mają pracujący nad morzem.

Rozważając ilość i treść artykułów w prasie, obserwatorzy w głębi kraju, stojący zdala od bezpośredniości gospodarczego życia morskiego, zatem również nasi naukowcy ekonomiści muszą pozostawać pod wrażeniem, że nasze sprawy morskie ułożyły się i rozwijają korzystnie i spokojnie. Tem się tłumaczy to, że nasi ekonomiści lądowi nie interesują się gospodarczemi zagadnieniami morskiemi: nie widzą trudności i niebezpieczeństw a trudno od nich wymagać, by będąc daleko od wybrzeża, sami wyszukiwali bolączki i groźby w życiu gospodarczem, morskiem i portowem, gdy naokoło nich stale pełno problemów gospodarczych śródlądowych. Zatem zachodzi tu nie niepopularność tematów morskich u naszych znawców ekonomistów, ale może nieświadomość konieczności zajęcia się takiemi tematami.

A że fachowcy, znający bolączki i potrzeby, nie zabierają głosu, to chyba dlatego, że niektórzy cierpią na pióro - fobję, ale większość wybitna dosłownie nie ma czasu do pisania porządnego artykułu, kiepskim zaś nie chce kompromitować się.

Sentymentu do morza nie można w Polsce negować; dowodzi tego, między innemi, tłumny udział w wycieczkach na wybrzeże i na morze. Lecz, niestety, zdaje się, że nie mamy dostatecznie głębokiego i szerokiego realizmu morskiego, a przedewszystkiem dostatecznie szerokiej świadomości potrzeb głębokiego badania i stałego pilnowania gospodarczych spraw morskich.

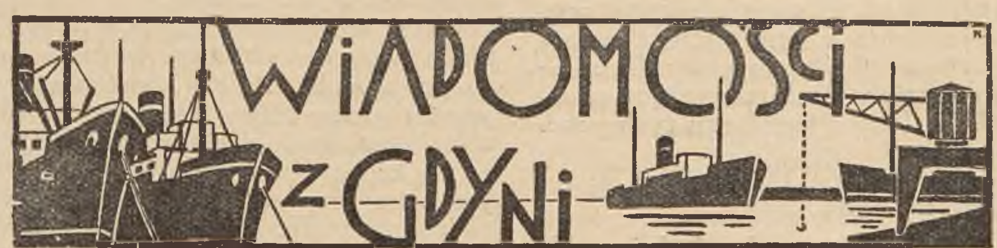
Brak nam ludzi w dostatecznej liczbie, mających zarówno czas jak i umiejętność dla gospodarczych spraw morskich.

Ludzi tej umiejętności należy więc wyrobić, to zaś może uczynić tylko wyższa uczelnia, zajmująca się całokształtem gospodarki morskiej. Tylko ludzie oddani pracy na takiej uczelni mogą mieć dostatecznie

swobodnego czasu do pisania, a nie praktycy morscy.

Gdy więcej będzie znawców morskich, mających czas i chęć pisania, ale bez lęku ściągnięcia na siebie zarzutów i strat z tej czy z owej strony, jednem słowem więcej ludzi niezależnych stanowiskiem i dochodem, wtedy będzie więcej gospodarczych rozpraw marynistycznych i nareszcie zjawi się dyskusja, co dopiero może dać rezultaty pewne i wartościowe. Wtedy też redakcje naszych perjodyków gospodarczych będą mogły wybierać z materjałów do publikacji, czego dotąd niema, a wskutek czego — choćby wobec łaknienia powszechnego rzeczy morskich, będących wciąż jeszcze nowinkarstwem — dają wszystko, co im się nadeśle, jako że „na bezrybiu i rak ryba".

W. Winid.



PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 30 stycznia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby, czwarte w bieżącej kadencji.

Otwierając Zebranie Plenarne Pan Prezes Tor przedłożył Izbie wniosek o mianowaniu p. Radcy inż. Napoleona Korzona, pierwszego Prezesa naszej Izby, Prezesem Honorowym Izby w uznaniu zasług jego nad organizacją rozszerzonego Okręgu Izbowego w oparciu o port gdyński, nad rozwojem którego szczególnie owocnie pracował. Wniosek ten został jednogłośnie pośród owacyjnych oklasków przyjęty.

Następnie Prezes Izby wygłosił dłuższe przemówienie, obrazujące położenie gospodarcze okręgu Izbowego na tle ostatnich zarządzeń gospodarczych Rządu (przemówienie to podajemy na wstępie niniejszego numeru). —

Po przemówieniu Prezesa Izby wywiązała się dyskusja, w której zabierali głos p. p. Radcowie: Jagodziński, Gończ, Knast, Czerwiński, wiceprezes Dr Smoleń i Radca Podraszko, którzy nawiązując do przemówienia Prezesa uwypuklili szereg momentów niekorzystnych tak w samym układzie handlowym Polsko-Niemieckim, jak i w jego działaniu obecnem. Mówcy podkreślali brak kontaktu z czynnikami gospodarczemi w czasie pertraktacyj przy opracowywaniu umowy i wykazywali na podstawie przykładów z działalności reprezentowanych przez siebie branż handlu i przemysłu przyczyny niekorzystnego kształtowania się stosunków gospodarczych pomiędzy Polską a Niemcami w okresie działania wspomnianej umowy. W związku z tak kształtującą się sytuacją, mówcy wskazali na konieczność przedstawienia czynnikom rządowym opinji Izby w tym przedmiocie.

Przechodząc do omówienia skutków ostatnich zarządzeń Rządu w dziedzinie zniżki cen, Radcowie Izby wskazywali na spadek siły nabywczej konsumentów oraz na szkodliwość akcji prasy, rozpowszechniającej wiadomości o zasięgu akcji obniżki cen, co wpływało na wstrzymywanie się z zakupami przez konsumentów.

Ostatni z zabierających głos w dyskusji, p. Radca Podraszko wskazał na konieczność wstrzymywania się od krytyki zarządzeń Rządu, albowiem gdyby nawet plany Rządu nie były słuszne w całej rozciągłości, to jednak, będąc przeprowadzone konsekwentnie, są one celowe. Niemniej uwagi sfer gospodarczych są konieczne. Nawiązując do roli Izb Przemysłowo-Handlowych, podczas zawierania umowy handlowej z Niemcami p. Radca Podraszko stwierdził, że były one pominięte, współpracowało natomiast w tym zakresie Biuro Traktatowe, które nie postępowało w myśl wskazań życia gospodarczego. Taki stan rzeczy, zdaniem p. Radcy Podraszki, przypisać należy etatyzacji, jaka wkrada się na teren Związku Izb a także biur poszczególnych Izb. Kończąc, p. Radca Podraszko przestrzegał przed etatyzacją Izb i wskazał na konieczność reprezentowania i obrony przez nie zdrowego poglądu gospodarczego.

Po zakończeniu dyskusji Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdań przewodniczących Komisyj Izbowych pp. Rummla, Jagodzińskiego, Melerskiego oraz naczelnika wydziału Izby p. Posła Marchlewskiego o sytuacji handlu w okręgu Izby, a następnie dokonało wyboru trzech członków Komisji Rewizyjnej Izby na rok 1936 w osobach pp. Radców Grabowskiego, Hildta i Laureckiego, a dalej wyboru sześciu członków Sądu Honorowego Izby w osobach Wiceprezesa Dra Smolenia i Radcy Maciejewskiego od sekcji handlowej, Radców inż. Namysłowskiego i inż. Tołłoczki od sekcji prze-

mysłowej oraz Radców inż. N. Korzona i A. Leszczyńskiego od sekcji żeglugowo-portowej.

Dalej Plenarne Zebranie zamianowało p. Dra Stefana Goldmana, dyrektora gdańskiego oddziału Centrali Rolników w Poznaniu i Prezesa Polskich Interesantów Portu Gdańskiego w Gdańsku, korespondentem Izby.

Po przyjęciu wniosków budżetowych, przedłożonych przez Prezydjum Izby, dotyczących obniżenia opłat za świadectwa pochodzenia na saletrę wapniową i cukier oraz w sprawie dodatkowych kredytów w budżecie za rok 1935 jak również w sprawie przeznaczenia nadwyżki budżetowej na spłatę deficytów budżetowych z lat ubiegłych, Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdania z prac przygotowawczych do Kongresu Izb Przemysłowo-Handlowych i zaaprobowało wnioski, dotyczące informowania Radców Izby o przebiegu tych prac.

ZEBRANIE KONSTYTUCYJNE SEKCJI HANDLOWEJ IZBY.

W dniu 30 stycznia przed południem odbyło się zebranie konstytucyjne Sekcji Handlowej Izby. Na przewodniczącego Sekcji wybrany został wiceprezes Izby Dr Władysław Smoleń, zaś na zastępców przewodniczącego wiceprezes Kentzer i Radca p. Józef Mazur.

Sekcja przyjęła następnie regulamin swych obrad oraz zaznajomiona została przez p. posła Marchlewskiego z biegiem prac kierowanego przez niego Wydziału Izby dla rozwoju handlowego Pomorza.

URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby p. Stanisław Tor rozpoczął z dniem 1 lutego swój urlop wypoczynkowy.

Na czas tego urlopu zastąpi urzędujący wiceprezes p. Dr Władysław Smoleń.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1935 W UJĘCIU STATYSTYCZNEM.

Już rok 1934 dał w przewozach polskiej floty handlowej znaczną nadwyżkę względem roku poprzedniego: 962.367 ton metrycznych ogólnych przewozów wobec 861.340 ton w r. 1933. Rok 1935 dał dalszą nadwyżkę, o skoku znacznie większym niż w poprzednim roku, — osiągając poziom 1.196.190 t., czyli okrągło 1,2 mil. ton, co stanowi około 10% morskiego towarowego obrotu Polski w ostatnim roku.

Charakterystyczną cechą ubiegłego roku jest przywrócenie flocie trampów jej prężności: wprowadzono jeden z nich na linję południowo-amerykańską, jako statek pionierski (s/s „Wisła", przypomnijmy sobie że i statek tegoż typu „Niemen" spełnił już swego czasu rolę pioniera żeglugi parowego statku polskiego na rynku La Platy). Reszta trampów po uruchomieniu miała w roku 1935 różnorodny ładunek w wywozie i przywozie.

Oto liczby porównawcze dla podziału przewozów morskich pomiędzy trampy i linje regularne w latach 1934 i 35:

	Na linjach regularnych	trampy
1934	298.214	664.153
1935	346.035	850.155

Wprawdzie bezwzględny wzrost przewozów na trampach znacznie maleje w jego przewadze nad linjami regularnemi o ile się weźmie pod uwagę tylko względny wzrost przewozu wobec roku poprzedniego, nie da się jednak zaprzeczyć, że tendencja szybkiego wzrostu przewozów na linjach regularnych pod polską banderą w stosunku odsetkowym względem trampów uległa zmianie tylko wobec szybkiego wzrostu przewozów na trampach. Należy mieć na uwadze, że wzrost przewozów trampów zawdzięczamy wyłącznie flocie trampów Żeglugi Polskiej S. A., która wydatnie współpracowała z linjami regularnemi tegoż towarzystwa. Tramp przywożący np. pomarańcze, pracujący pod godłem towarzystwa żeglugi linjowej uważany być winien za dodatkowy statek linji regularnej, tak jak to czyni się dla wielu linij pod obcą banderą. Odwrotnie nasze linjowce niemal nigdy nie woziły złomu, rud i fosfatów, czego nie można dziś powiedzieć o wielu obcych linjach, bliższych i dalszych.

To też w naszej praktyce, w odniesieniu do floty S. A. Żegluga Polska podział przewozów na trampowe i regularne w r. 1935 musimy uważać za konwencjonalny, z wynikiem tym, że przewozy linij regularnych tego towarzystwa wypadły za małe na korzyść trampów.

Podział i przesunięcia w podziale przewozów pomiędzy kierunki eksportowy i importowy i tranzyt w grupach żeglugi regularnej i trampowej przedstawia się następująco:

Przewozy na linjach regularnych:

Rok	Wywóz	Przywóz	tranzyt	ogółem
1934	150.675	130.042	17.497	298.214
1935	228.468	112.815	4.752	346.035

Wzrost przewozów wywozowych, jak widać, znacznie przewyższa ogólny wzrost przewozów na linjach regularnych: spadł przywóz i jeszcze więcej przewóz międzyportowy i tranzyt. Przypuszczać jednakże należy, że przy ostatecznych obliczeniach liczba przewozów między portami zagranicznemi i w tranzycie jeszcze wzrośnie, głównie na niekorzyść przewozów wywozowych, co nie zmieni jednakże charakterystycznego wielkiego spadku przewozów między portami zagranicznemi.

Przewozy w żegludze nieregularnej: (trampy)

Rok	Wywóz	Przywóz	tranzyt	ogółem
1934	561.198	38.056	64.899	664.153
1935	707.891	123.108	19.156	850.156

W żegludze nieregularnej wzrost wywozu jest poważny, jednakże względny wzrost przywozu jest niewspółmiernie większy: w latach 1932 — 1934 import na trampach wahał się w granicach 23.000 — 43.000 ton rocznie i dopiero w roku 1935 obserwujemy nawrót do rekordowych lat 1929 i 1930, ówczesnych ilości jednakże jeszcze nie przekraczając.

Pomiędzy poszczególne towarzystwa żeglugi przewozy podzieliły się w porównywanych dwu ostatnich latach jak następuje:

	r. 1934	r. 1935
Żegluga Polska	381.908	614.228
Polsko-Bryt. Tow. Okrętowe	89.925	91.268
Pol. Transatl. Tow. Okrętowe	18.718	33.127
Polskarob	471.816	457.567

Bezwzględny wzrost przewozów — największy wykazuje S. A. Żegluga Polska, wzrost procentowy względem roku 1934 — okrągło o 60%, co przy wysokich dla tego towarzystwa liczbach jest wzrostem bardzo poważnym. Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe zwiększyło nawet swe przewozy towarowe o 80% względem roku 1934.

Równolegle do uruchamiania trampów szło w roku 1935 na regularnych linjach wprowadzanie nowozbudowanych statków: s/s „Puck" i s/s „Hel" (pojemność brutto po 1.065 t.) w kwietniu, m/s „Piłsudski" (pojemność brutto 14.294 t.) we wrześniu. W nieregularnej żegludze uruchomiono m/s „Pionier I" (poj. brutto 546 t.) w październiku.

Pracę poszczególnych towarzystw żeglugowych omówimy w następnym numerze.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W IV KWARTALE 1935 R.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni, ruch budowlany w IV kwartale 1935 r. przedstawiał się następująco:

W okresie od października Komisarjat Rządu **udzielił zezwoleń na budowę** 231 z tego w październiku 102, w listopadzie 85 i w grudniu 44, gdy w kwartale III udzielono zezwoleń 230, a w kwartale IV roku 1934 — 131. —

Rozpoczęto budynków w IV kwartale 179, gdy w kwartale III rozpoczęto 294, a w kwartale IV roku 1934-89.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale wynosi 92, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 116, a w kwartale IV 1934 roku — 89.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale wynosi 257 tysięcy m³, podczas gdy kubatura budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1935 r. wynosiła 239 tysięcy m³, a w IV kwartale 1934 — 104 tysiące m³.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków rozpoczętych w IV kwartale podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
Liczba budynków ogółem	**92**	**27**	**19**	**46**
w tem: mieszkalne				
murowane	78	24	18	36
drewniane	10	2	—	8
przemysłowe				
murowane	4	1	1	2
Kubatura w m³ ogółem	**256.652**	**92,994**	**45,895**	**117,763**
w tem: mieszkalne				
murowane	252,645	92,319	45,109	115,217
drewniane	1,735	315	—	1,420
przemysłowe				
murowane	2,272	360	786	1,126
Koszt budowy w 1000 zł	**8,405**	**3,462**	**1,269**	**3,674**
w tem: mieszkalne				
murowane	4,337	3,449	1,254	3,634
drewniane	28	7	—	21
przemysłowe				
murowane	40	6	15	19

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w IV kwartale 1935 r. według kosztorysów wynosi 8.405 tysięcy złotych, gdy w III kwartale 1935 roku wynosił 7.535 tysięcy zł., a w IV kwartale 1934 roku — 2.907 tysięcy złotych.

Budynki prowizoryczne.

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
Liczba budynków ogółem	**87**	**46**	**38**	**3**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	1	—	—	1
drewnianych	81	42	37	2
przemysłowych				
drewnianych	5	4	1	—
Kubatura w m³ ogółem	**16,776**	**9.694**	**6.672**	**410**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	121	—	—	121
drewnianych	15,332	8,651	6,392	289
przemysłowych				
drewnianych	1.323	1,043	280	—
Koszt budowy w 1000 zł	**216**	**119**	**90**	**7**
w tem: mieszkalnych				
murowanych	2	—	—	2
drewnianych	201	109	87	5
przemysłowych				
drewnianych	13	10	3	—

Liczba budynków prowizorycznych rozpoczęta w IV kwartale wynosi 87, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 178, a w kwartale IV roku 1934 wynosiła 5.

Kubatura budynków prowizorycznych rozpoczętych w IV kwartale wynosi 17 tysięcy m³, gdy w III kwartale 1935 r. wynosiła 30 tysięcy m³, a w IV kwartale 1934 roku — 1 tysiąc m³.

Koszt budowy budynków rozpoczętych w IV kwartale według kosztorysów wynosi 216 tysięcy złotych, gdy w kwartale III 1935 r. wynosił 386 tysięcy złotych, a w kwartale IV 1934 r. — 15 tysięcy złotych.

Zakończono budynków ogółem w IV kwartale roku 1935 — 236, gdy w III kwartale 1935 r. zakończono 90, a w IV kwartale 1934 r. — 83.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków zakończonych w IV kwartale przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone.

Budynki stałe.

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
Liczba budynków ogółem	**102**	**47**	**25**	**30**
w tem: mieszkalnych murowanych	82	43	9	30
drewnianych	14	1	13	—
przemysłowych murowanych	6	3	3	—
Kubatura ogółem w m³	**131,076**	**34,651**	**17,966**	**78,459**
w tem: mieszkalnych murowanych	124,812	32,683	13,670	78,459
drewnianych	3,765	396	3,369	—
przemysłowych murowanych	2,499	1,572	927	—
Koszt budowy w 1000 zł	**4,043**	**1,217**	**392**	**2,434**
w tem: mieszkalnych murowanych	3,943	1,169	340	2,434
drewnianych	49	10	39	—
przemysłowych murowanych	51	38	13	—

Liczba budynków stałych zakończonych w IV kwartale 1935 r. wynosi 102, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 40, a w kwartale IV roku 1934 — 83. —

Kubatura budynków stałych zakończonych w IV kwartale 1935 roku wynosi 131 tysięcy m³, gdy w kwartale III 1935 r. wynosiła 53 tysiące m³, a w kwartale IV roku 1934 — 79 tysięcy m³. —

Koszt budowy budynków stałych zakończonych w IV kwartale 1935 r. według kosztorysów wynosi 4.043 tysięcy złotych, gdy w III kwartale wynosił 1.547 tysięcy złotych, a w IV kwartale roku 1934 — 2.277 tysięcy złotych.

Liczba budynków prowizorycznych zakończonych w IV kwartale 1935 r. wynosi 124, gdy w kwartale III zakończono 50, a w kwartale IV roku 1934 nie zakończono ani jednego. —

Kubatura budynków prowizorycznych zakończonych w IV kwartale 1935 wynosi 21 tysięcy m³, gdy w kwartale III wynosiła 10 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych zakończonych w IV kwartale 1935 wynosi 266 tysięcy złotych, gdy w kwartale III 1935 wynosił 123 tysiące złotych.

Liczba mieszkań i izb rozpoczętych i zakończonych w IV kwartale 1935 przedstawia się, jak niżej:

Wyszczególnienie	IV kwartał ogółem	Miesiące X	XI	XII
rozpoczęto				
mieszkań	839	280	183	376
izb mieszkalnych	2079	701	457	921
izb niemieszkalnych	479	115	107	257
zakończono				
mieszkań	665	109	208	348
izb mieszkalnych	1693	331	464	898
izb niemieszkalnych	400	65	43	292

POŚWIĘCENIE GMACHU SZKOŁY GOSPODARCZEJ W GDYNI.

W dniu 26 stycznia nastąpiło uroczyste poświęcenie Gmachu wybudowanego staraniem Towarzystwa Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej, będącego pod wysokim protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

W gmachu tym znalazły pomieszczenie Żeńska Szkoła Przysposobienia Zawodowego. kursy dla obsługi okrętowej, laboratorja dla zakładów naukowych Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz internaty dla szkół zawodowych.

Gmach ten, wybudowany zgodnie z nowoczesnemi wymogami techniki budowlanej, ze względu na swe przeznaczenie i wykorzystanie stanowi jedną z poważnych zdobyczy dla dalszego rozwoju wychowania młodzieży w kierunku zawodowym.

Żeńska Szkoła Przysposobienia Zawodowego zaopatrzona została we wszelkiego rodzaju urządzenia, niezbędne do szkolenia zawodowego.

Są więc warsztaty kucharskie, pralnia, prasowalnia krawiecka oraz wzorowe mieszkanie dla rodziny robotniczej.

Wielkie ma znaczenie kurs dla obsługi okrętowej. który przygotowuje kadry służby okrętowej, niezbędnej przy rozbudowie nowych linij pasażerskich. Wreszcie odda nowowykończony gmach poważne usługi uczelniom handlowym, prowadzonym przez Izbę, dzięki możności zainstalowania w nim laboratorjów oraz internatów męskiego i żeńskiego: te ostatnie mają znaczenie specjalne ze względu na fakt, iż znaczna część młodzieży,

przybyła na studja w Gdyni z rozmaitych ośrodków całego państwa.

Uroczystości poświęcenia dokonał ksiądz Dziekan Tenczyński w obecności p. Komisarza Rządu Mgr. Fr. Sokoła, delegata Kuratorjum Okręgu Szkolnego w Poznaniu Naczelnika Dylczyńskiego, Prezesa Towarzystwa Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej p. Dyr. Bergena oraz przedstawicieli Izby naszej, uczelni zawodowych i inn.

Uroczystość poświęcenia poprzedzona została Plenarnem Posiedzeniem Towarzystwa, na którem władze Towarzystwa złożyły sprawozdanie z wykonanych prac i finansowej sytuacji Towarzystwa w związku z zakończeniem budowy nowego gmachu.



PROJEKT BUDOWY PRZEZ STANY ZJEDNOCZONE NAJWIĘKSZYCH TRANSATLANTYKÓW ŚWIATA.

Prasa hamburska podaje szereg ciekawych szczegółów, dotyczących nowych statków amerykańskich, które mają być zbudowane, aby dotrzymać kroku Francji i Anglji na Atlantyku. Wspomina się o dwóch statkach pojemności 100 tys. brt. każdy z pomieszczeniem na 10 tysięcy osób. Statki te długości 375 m., szerokości 43,2 m. i zanurzeniu 11 m., mają płynąć z szybkością 34 węzłów, która będzie mogła osiągnąć nawet przejściowo 38 węzłów (70 km. na godzinę). Statki te mają być zbudowane przez rząd amerykański i oddane do eksploatacji jednemu z towarzystw amerykańskich na 20 lat. Koszty w wysokości 50 miljonów dol. za statek mają się zamortyzować w ciągu 10 lat. Na pokrycie kosztów mają być wypuszczone akcje z tem, że w jednem ręku nie może być więcej, niż 3 proc. ogółu akcyj. Akcjonarjusze mogą akcje zamienić na odpowiednią ilość biletów okrętowych. Na wypadek wojny oba okręty będą oddane rządowi do dyspozycji do celów transportowych. Statek będzie posiadał tylko jedną klasę, przyczem koszty przejazdu wyniosą 50—60 dolarów bez utrzymania. Pasażerowie będą się mogli utrzymywać w specjalnych restauracjach, wydających potrawy po umiarkowanych cenach. Restauracje będą zatem podzielone na różne kategorje, dające pasażerom utrzymanie od najwykwintniejszego aż do najskromniejszego.

ZWIEKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Izba Żeglugowa Zjedn. Królestwa (Chamber of Shipping of the United Kingdom) zestawiła i ogłosiła p. t. „Bezpieczeństwo na morzu“ bardzo ciekawy statystyczny materjał porównawczy, dotyczący bezpieczeństwa żeglugi morskiej, jak dla pasażerów okrętowych, tak dla załóg okrętowych w ostatnich latach przedwojennych, oraz w normalnem piętnastoleciu powojennem, zakończonem rokiem 1934. Zestawienie obejmuje przewozy brytyjskie, zaznaczając, że taka sama tendencja zwiększenia bezpieczeństwa żeglugi morskiej objawia się również w innych marynarkach. Ponieważ angielska flaga pokrywa przeszło trzecią część handlowego tonażu światowego, przekrój przez jej warunki bezpieczeństwa w poszczególnych latach może do pewnego stopnia świadczyć o odpowiednich warunkach na statkach pozostałych bander.

Otóż przedewszystkiem uderzająca jest różnica stanu bezpieczeństwa na drogach lądowych i na morzu właśnie w ostatnich latach. W ostatniem bowiem czteroleciu na morzu było wypadków śmiertelnych z pasażerami przeciętnie 22 w ciągu roku, a na drogach lądowych np. takiej W. Brytanji po 7.343 rocznie. Nawet z uwzględnieniem dużej gęstości ruchu na lądzie porównanie wypadnie ogromnie na korzyść komunikacji morskiej. Ostatecznie podróżującemu obojętnie, czy obok niego przewinie się pięć czy też pięćset samochodów, i niema żadnego pocieszenia w tem, że się jest najechanym przez tysiączny samochód w gęstym ruchu, a nie przez dziesiąty w rzadkim ruchu. Dlatego też pasażer westchnąć może z uczuciem ulgi, dostając się na okręt, gdzie szanse wypadku śmiertelnego są najmniejsze, — mniejsze, aniżeli w jego własnej siedzibie, otoczonej drogami lądowemi.

I co znamienne, na drogach lądowych w ostatniem dwudziestoleciu, z wyłączeniem lat wojennych, bezpieczeństwo się *zmniejsza*, na morzu natomiast się wydatnie *zwiększa*. W latach 1910 — 1914, na skutek dwu olbrzymich katastrof ze statkami „Titanic“ i „Empress of Ireland“ na rok przypadło po 429 ofiar w pasażerach, a nawet po wyeliminowaniu tych katastrof liczba ofiar sięgała 96 na rok, ażeby spaść stopniowo do 22 na rok w ostatniem pięcioleciu.

Jeszcze charakterystyczniejszy i znamienniejszy, bo obejmujący wszystkie okręty, jest spadek ofiar w składzie załóg okrętowych. W latach 1910—1914 wypadła 1 ofiara na 412 zatrudnionych oficerów i marynarzy rocznie, bez uwzględnienia dwu wymienionych katastrof — 1 na 582. W okresie 1922-26 — 1 na 976, w latach 1927-31 — 1 na 2.250 i w latach 1932-34 — 1 na 2.360.

Izba podkreśla, że bezpieczeństwo na angielskich statkach jest nieco wyższe aniżeli na innych, gdyż w ostatnim roku brytyjskie statki stanowiły 33,5% światowego tonażu, natomiast całkowite straty statków brytyjskich stanowiły tylko 25% światowych strat okrętów. Anglicy przypisują tę okoliczność nietylko surowszym przepisom angielskim, dotyczącym wolnej burty, utrzymania statku i wymagań dotyczących załogi i oficerów, lecz również większemu odsetkowi dużych i nowych statków, aniżeli w innych marynarkach. Anglicy przodują w inicjatywie wprowadzania norm prawnych, również międzynarodowych, mających na celu coraz lepsze zapewnienie bezpieczeństwa na statkach morskich.

SPRAWA SUBWENCJI DLA PODTRZYMANIA DUŃSKIEJ LINJI TRANSATLANTYCKIEJ WCIĄŻ JESZCZE NIEPEWNA.

Prasę zagraniczną obiegła już była wiadomość że Scandinavian America Line otrzymała poważną subwencję na prowadzenie przedsiębiorstwa i na budowę dwu nowych statków szybkobieżnych dla linji Kopenhaga — New York. Kopenhaska fachowa „Scandinavian Shipping Gazette“ jednakże prostuje tę wiadomość jako przedwczesną.

Obecny rząd socjalistyczny Danji jest za projektem udzielenia państwowej pożyczki w wysokości 18 mil. koron na budowę dwu nowoczesnych statków dla linji transatlantyckiej, z tem, że „Det Forenede Dampskibsselskab“, które będzie statki eksploatować, podpisze pożyczkę dalszą w wysokości 3 mil. koron na utrzymanie linji. Partja liberalna jest jednakże przeciwna takiemu postawieniu sprawy; partja konserwatywna, która jest w opozycji, sądzi że przed zatwierdzeniem sprawy pożyczki konieczne jest przedłożenie planu eksploatacji statków, inna partja opozycyjna, reprezentująca interesy rolników podziela to stanowisko. Rząd zmuszony będzie wnieść określony wniosek do rigsdagu, o ile zamierza tę sprawę szybko zrealizować. Decyzji rządu pod tym względem podobno jeszcze niema i o ile ona nie będzie niezwłocznie powzięta, sprawa już nie będzie mogła być przeprowadzona w obecnej sesji rigsdagu.

WZROST RUCHU PRZED PRZYLĄDKIEM SKAGEN O 50%.

Stacja sygnałowa w Skagen zanotowała w roku 1935 przejście przed przylądkiem przeszło 12.000 okrętów, w rzeczywistości ilość ich, przechodzących przed latarnią, o ile się uwzględni statki nierozpoznane z powodu warunków atmosferycznych, musiała być znacznie większa.

Jeszcze kilka lat temu ilość statków mijających Skagen nie przewyższała liczby 8.000. — Wzrost liczby statków, który jest wskaźnikiem ruchu tonażu na drodze przez Kategat-Skagerak jest wynikiem całego szeregu przyczyn, między innemi rozwoju ruchu statków państw skandynawskich i bałtyckich, kierowania się towarowych transportów na Bałtyk, ożywienia ruchu statków rybackich i zbyt wysokich opłat Kanału Kilońskiego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZWALNIANIE KONT ZAMKNIĘTYCH W NIEMCZECH.

Centrala dewiz uregulowała ponownie okólnikiem 241/35 D. St. z dnia 28. XII. 1935 kwestję zwolnienia marek zblokowanych. Linja zasadnicza dotychczasowej polityki pozostała bez zmiany, t. zn., że zwolnienie konta zamkniętego (Sperrkonto) możliwe jest wyłącznie na rzecz pierwotnego posiadacza konta, natomiast do lokat długoterminowych mogą być również użyte kwoty z kont zamkniętych nabytych. Warunkiem jest, że lokaty z kont zamkniętych muszą być udzielane conajmniej na 5 lat. Oprocentowanie może wynosić najwyżej 4½%, zaś przy kontach nabytych 3½% z uwagi na disagio kredytodawcy, przyczem urzędy dewizowe decydują, z jakiej części zysku z disagia kredytodawca musi zrezygnować na rzecz Deutsche Golddiskontbank względnie na rzecz kredytobiorcy. Jakiekolwiek prowizje nie są dopuszczalne.

O ile na nowe budowy, remonty i przebudowy mogły być dotychczas używane konta zamknięte w całej rozciągłości, to nowe przepisy przyznają prawo do tej tranzakcji tylko pierwotnym posiadaczom kont, zaś nabywcy kont zamkniętych mogą pokrywać z kont nabytych jedynie część kosztów dokonania budowy względnie remontu. Reszta musi być dostarczona w dewizach w wysokości określonej w poszczególnych wypadkach przez urzędy dewizowe. Wysokość kwoty płatnej w dewizach jest przy kupnie nieruchomości większa, zaś przy dokonywaniu budowy wzgl. przebudowy mniejsza. Zwolnienie nabytego konta zamkniętego na cele re-

montu nastąpić może tylko w wypadku złożenia przez właściciela dowodu, że dochody z krajowej nieruchomości nie wystarczają na przeprowadzenie remontu. Wysokość kwoty płatnej w dewizach określa w tym wypadku również urząd dewizowy. Zużycie nabytych kont zamkniętych na pokrycie obciążeń krajowych nieruchomości wzgl. hipotek i długów gruntowych jest obecnie niedopuszczalne.

DALSZE ZMIANY TARYFY CELNEJ W FINLANDJI.

W ślad za informacjami ogłoszonemi w Nr. 3 Biuletynu, podajemy dalsze zmiany innych pozycyj taryfy celnej w Finlandji, obowiązujące od dnia 1. I. 36 r.:

Nr. poz.	Rodzaj towaru	cło importowe obecne	dawne
		za 1 kg w mk. fińsk.	
	Zboże niemielone:		
30	żyto	1,10	1,25
32	pszenica	1.25	1,35
*34	kukurydza	0.05	0.10
	mielona mąka żytnia:		
40	niepytlowa	1.25 br.	1,45 br.
41	pytlowa	2,05 br.	2.25 br.
	mąka pszenna:		
43	niesitowana (graham) . .	1,40 br.	1,50 br.
44	sitowana (granula)	2.25 br.	2,40 br.
45	kasza pszenna	2.25 br.	2,40 br.
*70	Makuchy, wszelkie	0,05	0,10
*71 b	Inna pasza	0.05	0,10
	Kawa:		
115	niepalona	9,—	12,—
115	palona	11,— br.	14,—
116	Surogat kawowy i domieszki	9,— br.	12.— br.
117 ½	Herva - Matte	5,— br.	—
	Cukier:		
118	a) kryształ:		
	1. surowiec używany przez rafinerje . . .	3.50	4,50
	2. inny	3,80	4 80
	b) syrop i cukier płynny .	3,50	4,50
119	cukier w kawałkach, głowach i cukier „kandy“ .	4,10 br.	5,10 br.
120	cukier w proszku	4.—	5,—
121	Melasa, czysta bez domieszek	3.50	4,50
*122	Cukier gronowy, syrop krochmalny, cukier krochmalny	cło zas.	cło zas.
	barwniki cukiernicze bez domiesz. alkoholu . . .	3,50	4.50
*373 ½	Rakiety tenisowe	25,—	20,—
*492	Obuwie gumowe	cło zas.	cło zas.
	a) wysokie	3,—	10,—
	b) inne	3,—	4,—
511 ½	Radjatory itp. z materjału lanego oraz inne części do nich	1,20	0.60
524	żelazo oraz stal sztabowa, kuta oraz części do osi, żelazo okrągłe, stal okrągła. posiadająca średnicę więcej niż 6 mm (przedtem 13 mm) . . .	1.—	1.—
	Maszyny parowe, turbiny parowe i wodne, motory, kompresory, frigidairy i pompy maszyn. i ręczne:		
*683	ważące od sztuki netto 500 kg lub mniej:		
	a) motory. części do nich. najtańsza stawka 5.—	10% ad val.	5,—
	b) inne	2,50	2,50
		cło zasad.	
*744	Cement, wszelki pro 100 kg	12,—	3,—
810	Oleje mineralne:		
	nafta	wolne	0,05
880	Kapiszony:		
	a) których średnica przewyższa 7 mm	16,— br.	4,—
	b) inne	4,—	4,—
*885	Rakiety sygnalizacyjne dla statków	10,—	120,—
ex 901	Chlorek wapniowy i magnezowy	bez cła	0,20
do 905	Siarczan sodowy	0.15	0,15
928	Klej lub mydło żywiczne .	bez cła	0,30
		cła wywozowe	
1.	Drzewo: surowe, iglaste, grubości conajmniej 15 cm. długości conajmniej 3.5 mtr.	bez cła	5.- zł za m^3
10.	Odpadki ołowiane, jako złom i popiół jakoteż odpadki aluminjum	0,30	bez cła

Zaznaczyć należy, że przy imporcie należy mieć na uwadze następujące postanowienia:

1. Importer fiński pragnący importować do Finlandji jęczmień niemielony, musi stosować się do przepisów Rady Ministrów przewidujących konieczność uzyskania każdorazowego zezwolenia.

2. Import owsa nasiennego jest wolny od cła.

3. Młyn, przerabiający pszenicę pochodzenia fińskiego, jest upoważniony do importowania identycznej ilości pszenicy pochodzenia zagranicznego za uiszczeniem opłaty ulgowej w wysokości tylko 0,90 Fmk. za kg. Warunki importu ustala Rada Ministrów.

4. Import słodu dozwolony jest na warunkach ustalonych przez Radę Ministrów.

5. Cukier gronowy (Glukoza) importowany dla potrzeb przemysłu skórzanego, opłacać będzie cło w wysokości Fmk. 2,— za kg netto zamiast 3,50 (poz. 122).

6. Ambroina. celluloid, celloidina, eburina, galalit i t. p. artykuły, importowane dla potrzeb przemysłu szczotek, armatury elektrycznej i bakelitowej, są wolne od cła.

8. Nici azbestowe z dodatkiem mosiądzu, są wolne od cła, o ile są importowane przez przemysł, wyrabiający pasy hamulcowe (poz. 753 I. c.)

9. Import mieszanki kwasu solnego i siarczanego potrzebnej dla konserwacji paszy podług systemu profesora Wirtanena (pasza A. I. W.), na którą zapotrzebowania Finlandja sama nie może pokryć, jest wolny od cła. Import dozwolony za zezwoleniem Ministerstwa Skarbu.

P. I. E.

OPŁATY PORTOWE PRZY IMPORCIE I EKSPORCIE W FINLANDJI.

Ustawą z dnia 14. XII. 1935 r. (Dz. Ustaw Finl. Nr. 369 ex 1935) oraz rozporządzeniem wykonawczem do niej (Dz. Ustaw Finl. Nr. 379 ex 1935) została ustalona przez Radę Ministrów, jako maksymalna. stawka portowa (tak

zw. opłata „tolag" — „cło portowe") 2% od pobranego cła za każdorazowo wywieziony lub przywieziony do Finlandji towar. Stawka ta — ustalona na czasokres 1936 — 1940 — i pobierana we wszystkich portach importowo - eksportowych Finlandji, wahać się będzie procentowo w zależności od ruchu towarowego w danym porcie i będzie ustalana dla każdego portu oddzielnie w ścisłem porozumieniu Rady Ministrów z władzami portowo-miejskiemi. — Ciężar opłat ponosi importer wzgl. eksporter, uiszczając ją przed odebraniem wzgl. wysłaniem towaru.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 STYCZNIA 1936 ROKU.

ARGENTYNA. Na podstawie zarządzeń Min. Finansów z dnia 14. 11. 35, znoszącego system przetargów dewizowych, ustala Bank Centralny począwszy od 2. 1. 36 codzienny kurs dla dewiz idących na opłacenie importu. Dla operacyj do 1000 dol. argent. sprzedaż dewiz odbywać się będzie według kursu otwarcia z przed południa. Dla operacyj ponad 1000 dol. argent. kurs sprzedaży zależeć będzie od kursu w momencie wręczenia wniosku. Dlatego też na podaniach będzie zaznaczany dokładny czas ich wniesienia.

W związku z wojną celną z Peru opłata wwozowa od nafty peruwiańskiej została podwyższona o 50 proc.

AUSTRJA. Zakaz przywozu świń węgierskich został cofnięty.

BELGJA. Prowizorycznie zostało zawieszone od dnia 7. 1. 36 kontyngentowanie przywozu następujących pozycyj: Nr. 161 — gips wapniowany, Nr. 502 — tkaniny i tiul do wyrobu filetów, Nr. 509 — gaza młynarska, Nr. 510 — tkaniny z jedwabiu buretowego niezawierające jedwabiu naturalnego, Nr. 579 — filc osobno niewymieniony, Nr. 621 — krawaty wszelkiego rodzaju, Nr. 622 — kołnierzyki i mankiety, Nr. 834 — szkło w płytach o grub. 1½ mm., Nr. 835 — szkło szybowe. Przy imporcie należy jednak uzyskać licencje przywozowe.

Od dn. 23 ub. m. cła od wartości obliczane będą po przerachowaniu wartości towaru w walucie zagranicznej według rzeczywistego kursu giełdowego tej waluty t. j. z uwzględnieniem obniżenia parytetu złotego belgijskiego.

Od 31 ub. m. weszła w życie zmiana cła na materjały dziane.

BRAZYLJA. Nastąpiła częściowa obniżka opłat od kawy.

BUŁGARJA. Rozporządzenie z 4 bm. zezwala na bezcłowy wwóz szyb szklanych sprowadzanych przez Państwowy Bank Rolny i Komunalny.

Pojawiło się rozporządzenie zmieniające lub tworzące nowe opłaty specjalne od licznych towarów krajowych i importowanych. Wśród tych ostatnich figurują dykty, miazga drzewna, maszyny rolnicze, farby, chemikalja, oraz tkaniny i przędze.

CZECHOSŁOWACJA. W związku z kopenhaską konwencją o wywozie drzewa, został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego od 1. 1. 1936 wywóz tarcicy iglastej z poz. 134 a) 2 delta.

Opłata manipulacyjna za pozwolenie wywozu wynosi 8 Kc. za 10.000 kg.

DANJA. Przedsiębiorstwa przemysłowe, pracujące na eksport, mają otrzymywać specjalne pozwolenia na przywóz surowców, o ile wykażą się odpowiedniemi kwotami wywozowemi.

FRANCJA. Ustawa skarbowa z 31 ub. m. zmienia podatek obrotowy od samochodów i wozów przyczepnych.

Od 5 bm. na okres 1 roku barany, owce i jagnięta pochodzenia polskiego korzystać będą w zakresie przyznanego Polsce kontyngentu ze stawek taryfy minimalnej.

„Journal Official" z 12 bm. zawiadamia o zmniejszeniu ograniczeń kontyngentowych dla wwozu waty bawełnianej i chromianu cynku.

HOLANDJA. Poczynając od 1 bm. na okres 7 miesięcy uległ skontyngentowaniu wwóz węży gumowych. (Gummischlauche).

INDJE BRYTYJSKIE. Rury lane brytyjskiego pochodzenia zostały poddane cłu specyficznemu. Będzie ono pobierane, ilekroć okaże się niższe od dotychczasowego cła 10% ad val.

INDJE HOLENDERSKIE. Od 1. II. br. ma nastąpić zniesienie cła wyjątkowego na papier do papierosów.

ŁOTWA. Do składania zeznań o ilości otrzymanych dewiz zobowiązane są nietylko firmy handlowe, ale również osoby prywatne, pracujące w charakterze reprezentantów, komisjonerów lub agentów. Zeznania składane są co kwartał kalendarzowy do 1. IV. 1. VII, 1. X i 1. I. każdego roku.

NIEMCY. Rozporządzenie z dnia 21 grudnia 1935 (Reichsgesetzblatt Nr. 147 z 28. XII. 35) wprowadza następujące zmiany w niemieckiej T. C.

1) W pozycji 23 niemieckiej Taryfy celnej (ziemniaki świeże) skreśla się uwagę do ust. 1 i w ust. 2 wprowadza się następującą uwagę:

„Uwaga do ust. 1 i 2 ziemniaki do produkcji krochmali za zabezpieczeniem celnem, przywożone do 31 marca 1936 za pozwoleniem instytucji wskazanej przez Ministra Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — bez cła".

2) W pozycji 27 (Grünfutter) T. C. w uwadze 3 w miejsce „od 6 lipca 1934 do dnia 31 lipca 1935" wprowadza się termin „od 1 stycznia do 31 lipca 1936".

3) W pozycji 104 (owce) uwaga 1 otrzymuje następujące brzmienie „1. owce przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministra Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — żywe 16".

4) Do pozycji 108 (mięso i t. d.) wprowadza się w miejsce uwagi do ust. 1 następujące przepisy:

„Uwaga do ust. 1.

1) Mięso wieprzowe, całych lub części zwierząt, świeże, przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 13,50.

2) Mięso wołowe lub baranie, świeże, przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 24.

3) Mięso bydła, mrożone, przywożone do dnia 31 grudnia 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 10.

5) W pozycji 126 (smalec itd.) w uwagach 2 i 3 zmienia się datę z „31 grudnia 1935" na „30 czerwca 1936".

6) W pozycji 166 (tłuszcze, oleje) ust. 2 (olej lniany) należy w uwadze zmienić „31 grudnia 1935" na „31 grudnia 1936".

7) W pozycji 176 (cukier) do ust. 3 (melasa) dodaje się nast. uwagę:

„Melasę przywożoną do dnia 31 lipca 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy — 1".

8) Do uwagi pozycji 192 (otręby itd.) dodaje się następujący ust. 2:

„Inne niż w ust. 1, wymienione otręby przywożone do dnia 31 lipca 1936 przez instytucję wskazaną przez Ministerstwo Wyżywienia i Rolnictwa Rzeszy

z przetw. jęczmienia i grochu jadalnego — 2
inne — 1"

9) W pozycji 194 (odpadki przy wyrobie krochmalu) dodaje się do uwagi ust. 2:

„inne niż w ust. 1 wymienione odpadki itd. przywożone do dnia 31 lipca 1936 — 1".

Stosowanie klauzuli najw. uprzywilejowania wobec Niemiec, zastrzeżone w układzie z Francją z dn. 28. VII. 34. zostało przedłużone przez sąd francuski do 20. IV. 36 zarówno w zakresie importu niemieckiego do Francji, jak i kolonij francuskich.

PALESTYNA. Według oświadczeń Wysokiego Komisarza rząd palestyński rozważa sprawę podwyższenia cła na oleje chemiczne i pszenicę.

Przywóz drobiu do Palestyny od dn. 15. II. 1936 nie będzie dozwolony bez specjalnego zezwolenia Naczelnego Weterynarza rządu palestyńskiego.

PERU. Zostały zniesione ograniczenia kontyngentowe dla wwozu wyrobów bawełnianych.

Zakaz przywozu towarów włoskich obowiązywać będzie od 20. II. 1936.

RUMUNJA. Powołany został do życia Urząd Dewizowy, przewidziany nowym systemem handlu zagranicznego, obowiązującym od grudnia 1935 r. Urząd ten potraktowany zostaje jako organ uboczny Banku Narodowego, którego uchwały nie mogą być przez Urząd rewidowane. Urząd składać się będzie z Sekretarjatu i biura studjów. Projekty opracowane przez Urząd Dewizowy będą przekazywane Radzie Ministrów.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Upoważnienie Prezydenta do obniżenia zawartości złota w dolarze do 50 centów złotych i do tworzenia funduszu stabilizacyjnego zostało przedłużone na okres roczny. Plany dalszej deprecjacji dolara zostały urzędowo zdementowane.

Od 1 bm. przetwory mięsne wwożone do Stanów Zjednoczonych winny nosić na opakowaniach nazwę kraju pochodzenia i zawartość (w języku angielskim).

Ukazała się decyzja Trybunału Celnego w sprawie clenia bawełnianek, nakryć na stół, serwetek itp.

SYRJA - LIBAN. Ukazały się okólniki wyjaśniające clenie przędzy z jedwabiu sztucznego i naturalnego, bezcłowego wwozu maszyn dla przemysłu wyrobów dzianych, olejów, szczotek, papieru pakowego, pluszu, filcu mieszanego oraz teowników, dwuteowników i kątowników.

Dekret z 27. ub. m. podwyższa, celem ochrony miejscowego przemysłu, stawki celne na tkaniny z czystej wełny.

SZWAJCARJA. Od 10 bm. uległa zmianie tara stosowana przy cleniu gazu grzejnego (butanu, propanu etc.)

TUNIS. Dekret francuski z 30 października o zmianie cła na daktyle został ogłoszony 24 ub. m. jako obowiązujący w Tunisie.

UNJA POŁUDN. - AFRYKAŃSKA. Wprowadzone cło antydumpingowe na niektóre artykuły stalowe odnosi się do przywozu z Belgji i Luksemburga, Niemiec i Francji. Cło wymierzone jest jako cło „antyfrachtowe". Od blachy galwanizowanej żelaznej pobiera się cło antydumpingowe przy imporcie ze Stanów Zjedn. i Anglji.

T. zw. frachtowe cło antydumpingowe wprowadzone na wyroby hutnicze belgijskie, francuskie i niemieckie zostało rozciągnięte także na wyroby pochodzące z brytyjskich protektoratów w Afryce Południowej.

WĘGRY. Od 1 bm. wyroby włókiennicze podlegają nowym stawkom podatku obrotowego oraz 1%-ej nowowprowadzonej t. zw. opłacie dodatkowej dla zaopatrzenia w surowce.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Firmy angielskie interesują się zakupem w Polsce koszy na owoce. P/806/49/sz.

Firma hiszpańska interesuje się zakupem wszelkiego rodzaju przyborów fotograficznych. P/591/47/sz.

Firma polska w Kanadzie interesuje się zakupem koszyków wyplatanych. P/33436/3B/sz.

Firma kanadyjska interesuje się zakupem cukierków. P/436/60/sz.

Holenderska firma chce nabywać w Polsce specjalne wyroby drzewne. P/887/40/C.

Belgijska firma życzy sobie wejść w kontakt z firmami polskiemi celem otrzymania dykty i dębiny na sprzedaż komisową. P/550/40/C.

Firma syryjska pragnie otrzymać przedstawicielstwo fabryk polskich wyrabiających: rury żeliwne, łączniki, blachę cynkową. P/520/44/Ro.

Firma brazylijska interesuje się importem ostrzy do golenia polskiej produkcji. P/453/50/Ro.

Firma marokkańska interesuje się importem naczyń emaljowanych, noży i scyzoryków.

Firma w Kurytybie interesuje się importem z Polski następujących artykułów: motyki, sierpy, kosy, widły, szpadle, siekiery, naczynia kuchenne aluminjowe i emaljowane. P/33299/43/Ro.

Firma amerykańska poszukuje kontaktów z wytwórcami grubego płótna na worki szer. „27 do 90" w celu uzyskania reprezentacji na Stany Zjednoczone i Kanadę. P/902/46/M.

Firma w Aleksandrji (Egipt) interesuje się dostawami papieru i tektury z Polski. P/1011/61/Ż.

Firma w Tunisie interesuje się importem butelek z Polski. P/359/3A/Ż.

Firma agenturowa w Montevideo (Urugway) pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/359/3A/Ż.

Firma agenturowa w Pireusie (Grecja) pragnie importować cukier z Polski. P/454/39/Ż.

Polska firma w Kurytybie interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskiemi wytwórniami żarówek elektrycznych, ostrzy do golenia itp. P/453/50/Ż.

Firma agenturowa w Belgji interesuje się nawiązaniem kontaktów handlowych z polskiemi fabrykami szkła galanteryjnego i stołowego w celu objęcia przedstawicielstwa. P/548/53/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU.

Połowy przybrzeżne w styczniu wyniosły rekordową ilość — 3.757.660 kg., wobec 2.103.410 kg. w styczniu ub. roku, które również stanowiły połów rekordowy. — Połowy bornholmskie, przy warunkach ciepłej i małowietrznej zimy udały się również znakomicie: złowiono 37.200 kg. ryb wobec 6.100 kg. w styczniu ub. roku, tamte jednak połowy były wyjątkowo małe. Połowów na morzu Północnem, wobec zakończenia sezonu w grudniu, nie było.

Połowy szprotów, które wyniosły 94 proc. wagowo i 73 proc. co do wartości styczniowej zdobyczy ryb mogłyby być jeszcze większe, można liczyć, że ograniczanie połowów zmniejszyło zdobycz szprota conajmniej o 10 — 15 proc.

Poszczególnych gatunków ryb złowiono: szprotów 3.566.750 kg. (średnia cena 6 gr. za kg.), śledzików rzecznych 1.000 (20 gr.), śledzików morskich 126.300 (20), łososi 301 szt. — 4.310 kg. (5.00), mielnic 360 sztuk 180 kg. (3.00), troci 286 sztuk — 850 kg. (5.00), płastug i storni 7.540 kg. (40), gładzic 100 kg (40), węgorzy 2.800 (1.50), wątłuszy, dorszy 83.320 (25), sieji 170 sztuk — 140 kg. (1.50), szczupaków 870 kg. (1.60), okoni 100 kg. (1.00), płoci 600 (50), łososi złowiono 60 proc. mniej niż w styczniu ub. r. połowy płastug, dorszy i śledzików zwiększyły się.

Poszczególne miejscowości na wybrzeżu złowiły: Hel 1.541.820 kg. o wartości: 124.338 zł; Gdynia: 1.376.420 kg. — 90.773 zł; miejscowości Półwyspu od Jastarni do W. Wsi: 729.860 kg. — 51.433 zł; miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej: 66.150 kg. — 5.030 zł: a połowy nad Zatoką od Pucka do Obłuża dały: 43.410 kg. — 14. 787 zł. Obserwujemy więc wzrost ilościowy Helu o 50%, Gdyni o 100 proc., Kuźnicy i Jastarni o 270% w porównaniu z ubiegłym rokiem w styczniu, co ma ścisły związek z rozbudową flotyli kutrów motorowych. Połowy pod Bornholmem dały 37.200 kg. o wartości 9.532 zł. z czego przypada 35.650 kg na dorsze, reszta na flądry.

Największym odbiorcą ryb były wędzarnie, przerabiając 2.630.850 kg ryb o wartości 171.040 zł (o miljon kg więcej jak w roku ubiegłym). Sprzedano na rynku miejscowym w stanie świeżym i wysłano do kraju dla przemysłu rybnego: 1.157.460 kg o wartości 123.204 zł. Do Gdańska sprzedano minimalne ilości: 6.550 kg za 1.645 zł (przeważnie dorsze).

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI. W STYCZNIU.

Dowóz ryb do portu rybackiego w Gdyni wyniósł w styczniu 5.100.056 kg. Z ilości tej przypada na polskie połowy: 3.492.580 kg, a na import z zagranicy: 1.607.476 kg.

Na pozycję polskich połowów składały się: 1) dowiezione z Holandji trzema lugrami śledziowemi i jednym statkiem motorowym holenderskim: 3.230 kantjes śledzi solonych o wadze brutto 516.800 kg z połowów grudniowych „Mewy" na Morzu Północnem. 2) połowy przybrzeżne rybaków gdyńskich 1.376.420 kg, połowy bornholmskie: 33.000, dowiezione z innych miejscowości do Gdyni szproty: 1.552.300 kg, śledziki: 14.060 kg.

Na import towarów rybnych składały się: świeże dorsze z Danji, dowiezione dwoma kutrami: 13.200 kg, śledziki w lodzie ze Szwecji dowiezione statkiem szwedzkim: 25.200 kg. Z Norwegji osiem statków norweskich przywiozło: śledzi świeżych w lodzie: 614.275 kg, śledzi zamrożonych: 608.040 kg, dorszy mrożonych, konserw i innych ryb: 8.556 kg, śledzi solonych: 3.392/1 dużych i 116/2 małych beczek. Z Łotwy ze składów tranzytowych: śledzi solonych szkockich 919/1 i 400/2, jarmutów: 11/1 i 32/2 dowiezionych statkiem niemieckim. Z Anglji statkiem norweskim: śledzi solonych jarmutów: 1.303/1 oraz 217/2. Uderza zupełny brak statków polskich przy dowozie importowanych towarów rybnych.

Z portu rybackiego wysłano w styczniu 341 wagonów z rybami (świeże, zamrożone, solone, wędzone itp.) z czego tranzytem jeden wagon do Rumunji i 11 wagonów do Czechosłowacji. (Komun. Portu Rybackiego)

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W R. 1935 W PORÓWNANIU Z R. 1934.

Niżej podajemy zestawienie połowów przybrzeżnych za rok 1935 według gatunków ryb w porównaniu z rokiem 1934: liczby w nawiasie oznaczają rok 1934:

szprot 10.407.740 kg (7.448.050) wart. 934.899 zł (901.790)
łosoś duży 62.070 kg (60.930) wart. 264.004 zł (225.046)
łosoś mały (mielnica) 3.390 kg (3.590) wart. 5.214 zł (8.388)
troć 4.670 kg (3.370) wart. 21.290 zł (15.148)
węgorze 110.410 kg (140.310) wart. 238.340 zł (268.986)
stornia 629.160 kg (612.710) wart. 246.025 zł (233.955)
zimnica 71.590 kg (59.160) wart. 17.945 zł (18.158)
skarp 41.520 kg (33.420) wart. 23.596 zł (23.068)
gładzica 12.320 kg (25.280) wart. 4.628 zł (9.929)
śledziki morskie 798.790 kg (640.590) wart. 194.513 zł (211.381)
śledziki rzeczne 1.440 kg (14.140) wart. 512 zł (4.087)

dorsze (wątłusze) 287.650 kg (146.750) wart. 64.712 zł (36.172)
sieja 800 kg (1.290) wart. 1.312 zł (1.934)
makrele 740 kg (1.850) wart. 1.180 zł (4.520)
kwapy (węgorzyce) 31.340 (76.880) wart. 13.040 zł (31.680)
szczupaki 40.340 kg (36.020) wart. 61.285 zł (58.991)
okonie 20.210 kg (17.670) wart. 10.886 zł (11.813)
płocie 29.750 kg (23.970) wart. 11.905 zł (9.766)
certy 9.400 kg (11.920) wart. 3.899 zł (6.113).

KRONIKA.

— **PRZEDSTAWICIELE WĘDZARŃ NARADZAJĄ SIĘ Z RYBAKAMI.** Wędzarnie na wybrzeżu, jako największy odbiorca szprotów z połowów naszych rybaków, odczuwają najbardziej obecne niedomagania sezonu szprotowego. Własnemi siłami szukają środków zaradczych, aby przynajmniej uratować drugą połowę sezonu.

Na zebraniu odbytem w niedzielę 2 lutego w Gdyni przedstawiciele wędzarń zaprosili również rybaków. W wyniku obrad postanowiono doprowadzić do współdziałania między właścicielami kutrów rybackich i wędzarniami, jak co do ustalania cen, tak i regulowania połowów. Decyzja w tej sprawie zapadnie na drugą niedzielę, tj. 9 lutego w Helu. dokąd zwołano wspólne zebranie wędzarń i rybaków i gdzie będą omówione szczegółowe warunki tej koniecznej współpracy.

— **DODATKOWY KONTYNGENT ŚLEDZI DLA GDAŃSKA.** Gdańsk miał dotąd kontyngent 4.000 kg na przywóz do Polski, jednakże rychło wyczerpał ten kontyngent i wobec pojawienia się w połowie stycznia śledzia nietylko w domieszce do szprota. lecz również w postaci samodzielnych ławic. pod gdańskim brzegiem. — wystąpił o przyznanie mu dodatkowego kontyngentu na śledziki. Pertraktacje zakończyły się przyznaniem Gdańskowi dodatkowego kontyngentu na 50.000 kg śledzików świeżych, wartości 15.000. Ten dodatkowy kontyngent skompensowano potrąceniem z innych kontyngentów ilości na ogólną wartość 15.000 złotych.

Zmniejszyły się więc kontyngenty gdańskie: śledzi wędzonych o 7.500 kg à 0,60 zł za kg, 5.000 kg cert wędzonych à 1,00 zł, 1.000 kg łososi świeżych à 2,00 zł, 1.750 kg przyprawionych minog à 2 zł za kg; całe kontyngenty na te gatunki wynosiły: śledzie wędzone 25.000 kg, certy wędzone 20.000 kg, łososie świeże 18.000 kg, minogi przyprawione 100.000 kg.

WYDAWNICTWA

Dr Władysław Sowiński. — PRAWO HANDLOWE MORSKIE W ZARYSIE.

W ubiegłym roku ukazała się książka Dr Władysława Sowińskiego „Prawo handlowe morskie“ o 300 stronicach (skład główny, Książnica Atlas, Warszawa, ul. Nowy Świat 59), cena 10 zł., zawierająca całokształt stosowanego u nas prawa handlowego morskiego i zestawienie przepisów administracyjno-morskich. W książce tej, stanowiącej pierwsze w Polsce naukowe i systematyczne opracowanie dziedziny prywatnego prawa morskiego, przedstawione są na tle nowego kodeksu handlowego, kodeksu zobowiązań, kodeksu postępowania cywilnego oraz konwencyj międzynarodowych normy i instytucje obowiązującej na naszem wybrzeżu i w Gdańsku IV-ej księgi niem. kodeksu handlowego z 10 maja 1897 r. W zwięzły i jasny sposób książka daje w pierwszej części syntezę i analizę powyższych norm i instytucyj, omawiając analogiczne normy i instytucje prawa francuskiego oraz angielskiego i przytaczając odnośną judykaturę i literaturę. Aby nadać książce jaknajwiększą wartość praktyczną, autor omawia szerzej stanowisko prawne armatora (przewoźnika) i kapitana statku, a przedewszystkiem umowę przewozową, konosament, asekurację morską i skutki prawne awarji. W II-ej części książka zawiera systematyczne zestawienie przepisów administracyjnych, dotyczących marynarki handlowej i portów rybołówstwa morskiego, organizacji i zakresu działania władz administracji morskiej, emigracji oraz ustroju miasta Gdyni. W końcowym rozdziale autor umieścił studjum o systemach zarządów morskich portów handlowych w szczególności omawia zagadnienie autonomizacji i komercjalizacji portów. Alfabetyczny skorowidz, zawierający przeszło 800 określeń z dziedziny morskiej, zamyka pracę.

Książka ze względu na liczne materjały, które zawiera. posiada charakter podręcznika, dającego usługi nietylko tym, którzy chcą się zapoznać z nauką prawa morskiego, lecz przedewszystkiem tym, którzy mają praktyczne zainteresowania w dziedzinie morskiej, a w szczególności w handlu morskim.

Do nabycia jest książka także w Redakcji Biuletynu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	10. 2.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	12. 2.
s/s CIESZYN*	17. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	19. 2.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I	14. 2.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	10. 2.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	12. 2.
s/s CIESZYN*	17. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	19. 2.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 2.
s/s HALFDAN	8. 2.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 2.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS*	10. 2.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	10. 2.
s/s MINOS*	17. 2.	co tydzień	s/s MINOS*	17. 2.
		Ryga		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 2.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 2.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	2. 2.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	5. 2.
	16. 2.	co 2 tygodnie		19. 2.
		LITWA		
s/s FALKEN	16. 2.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	19. 2.
	1. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		4. 2.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 2.
	26. 2.	co 8 dni		26. 2.
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	23. 2.
s/s HALFDAN	8. 2.		s/s HALFDAN	8. 2.
		co 2 tygodnie		
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	9. 2.	**Stockholm — Norrköping**	s/s HUNDVAAG	11. 2.
	23. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*		25. 2.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 2.
	26. 2.	co 10 dni		26. 2.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	5. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	5. 2.
	19. 2.	co 2 tygodnie		19. 2.
s/s BLENDA	10. 2.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	12. 2.
	24. 2.	co 2 tygodnie		26. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	10. 2.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	10. 2.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s SAMLAND	8. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s SAMLAND	8. 2.
s/s GERHARD	11. 2.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s GERHARD	11. 2.
s/s HELENE RUSS	15. 2.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s HELENE RUSS	15. 2.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s SIRIUS*	10. 2.
s/s SIRIUS*	10. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s MINOS*	17. 2.	co tydzień	s/s MINOS*	17. 2.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	12. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	12. 2.
	19. 2.	co tydzień		19. 2.
	26. 2.			26. 2.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 16. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 16. 2.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	12. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	12. 2.
s/s BALDUIN	18. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s BALDUIN	18. 2.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	11. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	17. 2.
s/s URSA	25. 2.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	2. 3.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	9. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	13. 2.
	23. 2.	co 2 tygodnie		27. 2.
s/s BALTONIA*	16. 2.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	s/s BALTONIA	20. 2.
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	9. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	13. 2.
s/s LWÓW*	16. 2.	co tydzień	s/s LWÓW*	20. 2.
		Manchester/Liverpool		
s/s MAINE	17. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAINE	17. 2.
s/s UFFE	24. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	24. 2.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	8. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	8. 2.
s/s HELDER	15. 2.	co tydzień	s/s HELDER	15. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s AJAX	11. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s AJAX	11. 2.
s/s NEREUS	18. 2.	co tydzień	s/s NEREUS	18. 2.
		Rotterdam		
s/s PUCK	11. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	12. 2.
s/s CHORZÓW	18. 2.	co tydzień	s/s CHORZÓW	19. 2.
s/s FORTUNA	6. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	6. 2.
s/s JUNO	10. 2.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	10. 2.
s/s BUSSARD	13. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	13. 2.
s/s BUTT	24. 2.	co 10—11 dni	s/s BUTT	24. 2.
s/s WIBORG	ok. 19. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 19. 2.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	11. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	12. 2.
s/s ŚLĄSK*	18. 2.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	19. 2.
s/s BUSSARD	13. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	13. 2.
s/s BUTT	24. 2.	co 10—11 dni	s/s BUTT	24. 2.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	8. 2.
		co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	28. 2.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	11. 2.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	15. 2.
	25. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		29. 2.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO	6. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s PORTO	6—7. 2.
s/s AUG. SCHULTZE	13. 2.	co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	13. 2.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s GDYNIA	6. 2.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s IVERNIA	12. 2.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
s/s TUNIS	26. 2.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s TUNIS	26. 2.
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND* s/s NORRUNA m/s BIRKALAND	9. 2. 20. 2. 29. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okretowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND* s/s ROLAND m/s VIKINGLAND* m/s BIRKALAND	4/6. 2. 10. 2. 10/12. 2. 3/3. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV s/s SONGDAL	6. 2. 28. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21-24. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s SAGAPORACK* s/s SCANSTATES* s/s SCANMAIL	31. 1. 8. 2. 14. 2.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s ARGOSY* s/s SAGAPORACK* s/s SCANSTATES*	6. 2. 13. 2. 18. 2.
m/s PIŁSUDSKI*	25. 2. 21. 3.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2. 28. 3.
s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	6. 2. 13. 2.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	6—7. 2. 13. 2.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	18. 2.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA	10. 2.
s/s BORE IX s/s MERCATOR s/s BORE VIII	13. 2. 23. 2. 13. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AURA s/s EQUATOR	18/20. 2. 1. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
—		*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	28. 2.
m/s HAMMAREN	25. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON s/s PROTESILAUS	22. 2. 14. 3.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA	28/29. 2.
m/s BRAHEHOLM m/s TAMPA m/s TOLEDO	14. 2. 19. 2. 20. 2.	**PORTY GULFU** **Houston. Galveston. New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 5—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TROLLEHOLM	15. 2.
s/s ENDICOTT s/s JOLLEE	6. 2. ok. 17. 2.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s ENDICOTT s/s JOLLEE	6. 2. ok. 17. 2.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 lutego:

s/s PORTO lin. z portów Portugalji, Hiszpanji, Marokka i wysp Kanaryjskich, dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s VESUVIE po węgiel. Polrob.
s/s ARCHANGELES. po węgiel, M. E. W.
s/s MIMER po drzewo, P. A. M.
s/s JOSEPH BERGENDORFF po drzewo. Behnke & Sieg.
s/s SPRÖIT po drzewo. Behnke & Sieg.
s/s VYSHERA z apatytami, Pantarei.

8 lutego:

s/s KALEV lin. po ładunek do portów Lewantu. Rummel & Burton.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s SAMLAND lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Prowe.
s/s MARTA RUSS 1 lin. po ładunek do Abo, Lenczat.
s/s TRIO po węgiel. PAM.
s/s IWAR po węgiel, PAM.
s/s ELSBORG po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s MERCUR po węgiel. Bergenske.

9 lutego:

s/s SCANSTATES lin. z Nowego Yorku (via Kopenhaga) dla wyład.. Am. Sc. Line.
m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s HUNDVAAG lin. z Stockholm/Norrköping, dla wyładowania i ładowania. Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania. Polbrit.

s/s STEINBURG po nasiona lniane, Rothert & Kiłaczycki.

s/s NORA po węgiel, Bergenske.

10 lutego:

m/s LIMA lin. po ład. do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.

s/s ROLAND lin. z portów Lewantu dla wyład. i ład., Bergenske.

s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i ład., Wolff.

s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg.

s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegl. Polska.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

s/s SPICA po nasienie lniane, Rothert & Kiłaczycki.

s/s BACKWORTH z pirytami, PAM.

s/s POLARIS po węgiel, PAM.

s/s IWAR po węgiel, MEW.

11 lutego:

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, Polbrit.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio-norweskich dla wyład. i ład., Bergenske.

s/s WARSZAWA lin. z Hawru dla wyład., ład. i zaokrętowania emigrantów, Polbrit.

s/s AJAX lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s GERHARD lin. z Hamburga dla wyład., Prowe.

s/s KRAKÓW po węgiel, Bergenske.

s/s WILHELM KOLDING po drzewo, Bergenske.

12 lutego:

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s IVERNIA lin. z portów Hiszpanji dla ładowania, Bergenske.

s/s GALEON po węgiel, PAM.

13 lutego:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s BORE IX lin. po ładunek do portów Ameryki Południowej, Bergenske.

s/s SAGAPORACK lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.

14 lutego:

m/s BRAHEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wyładowania, Bergenske.

s/s AMERICAN PRESS lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Sc. Line.

15 lutego:

s/s AUG. SCHULTZE lin. z portów Hiszpanji, Portugalji i Marokka dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

m/s TROLLEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej), Bergenske.

s/s HELDER lin. po ładunek do Leih/Grangemouth, Reinhold.

s/s THYRA z pomarańczami, Behnke & Sieg

s/s STEINSTAD z rudą, Behnke & Sieg.

16 lutego:

s/s BALTONIA lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.

m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

17 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s MAINE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.

s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

18 lutego:

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.

s/s AURA lin. po ład. do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s NEREUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s BALDUIN lin. z portów wschodniej Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Bergenske.

s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

IMPORT BANANÓW PRZEZ GDYNIĘ.

Import bananów do Polski w większych ilościach datuje się od 1933 roku, t. j. od czasu uruchomienia w porcie gdyńskim dojrzewalni bananów na wzór portów zagranicznych.

Według statystyki Handlu Zagranicznego Głównego Urzędu Statystycznego, import bananów do obszaru celnego Polski wynosił w ostatnich latach:

w roku 1932 — ok. 3100 q, wartości ok. 560 tys. zł.
w roku 1933 — ok. 14922 q, wartości ok. 1140 tys. zł.
w roku 1934 — ok. 21252 q, wartości ok. 1312 tys. zł.

Do końca marca 1933 r. importowała Polska wyłącznie banany dojrzałe i to głównie z Danji. W kwietniu 1933 r. tj. po uruchomieniu w Gdyni dojrzewalni bananów przeszła Polska na import bananów niedojrzałych (zielonych). W imporcie bananów niedojrzałych partycypowały do lipca 1935 r. kraje podzwrotnikowe i Jamajka, a w drugiem półroczu 1935 r. także Wyspy Kanaryjskie. Bananów kanaryjskich przywieziono do portu gdyńskiego ogółem około 520 ton, przyczem z ilości tej zostało oclonych, tj. wpuszczonych do wolnego obrotu (do przerobu) ok. 470 ton. Reszta, jako nadeszła do Gdyni w stanie zepsutym, została pod dozorem celnym zniszczona.

Największy import bananów przypada zawsze na pierwsze półrocze, a największe natężenie importu w tem półroczu wykazuje okres kwiecień — czerwiec, tj. miesiące, w których brak jest na rynku owoców świeżych i w tym właśnie okresie import bananów jest najrentowniejszy.

Koniec okresu letniego jest dla importu bananów najgorszy. W okresie tym, tj. wtedy, kiedy na rynek wchodzą świeże owoce południowe, konsumpcja bananów, ze względu na wyższą cenę od innych owoców, znacznie spada i ilości bananów, które sprowadza się w miesiącach lipiec — wrzesień sprzedaje się poniżej kosztów własnych, a to dla utrzymania ciągłości pracy dojrzewalni oraz stosunków handlowych z odbiorcami.

Z przytoczonych wyżej cyfr importu wynika, że konsumcja bananów po uruchomieniu w Gdyni dojrzewalni bananów i obniżeniu cła przywozowego z 200 zł na 51 zł znacznie wzrosła i import zwiększył się w r. 1933 w stosunku do roku 1932 o ok. 380%, a w roku 1934 w stosunku do roku 1933 o dalsze 36%. W roku 1935 import tego artykułu spadł natomiast w stosunku do importu w roku 1934 o około 9,3%.

Muszę tu jednak zaznaczyć, że podany wyżej procent spadku importu nie jest bynajmniej równy procentowi zmniejszenia samej konsumcji tego artykułu. Spadek konsumcji bananów jest znacznie większy i wynosi w stosunku do ogólnego importu około 19%, a to dlatego, że statystyka importu obejmuje, począwszy od kwietnia 1935 r. nie wagę netto bananów, lecz wagę bananów łącznie z łodygami, jako odpadkami, na które przedtem Urząd Celny odliczał 12% od ogólnej wagi importowej i w ten sposób wykazał w statystyce importowej tylko wagę samych bananów, podczas, gdy od kwietnia ub. r. ważone są banany łącznie z łodygami co wpływa na wzrost wagi o 12%.

Na kształtowanie się importu bananów w ubiegłym roku wpłynęły ujemnie dwie następujące przyczyny:

a) spadek konsumcji w miesiącach nasilenia importu pomarańcz,

b) wstrzymanie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu importu bananów z Jamajki i Ameryki Środkowej i forsowanie importu bananów z Wysp Kanaryjskich.

Przed zawarciem traktatu handlowego z Hiszpanją cło na banany niedojrzałe wynosiło od 1 kg. 0,51 zł., plus 10% opłat manipulacyjnych celnych 5,1 gr, plus fundusz eksportowy i kompensata węglowa 67 gr., czyli razem zł. 1,23, podczas, gdy cło na pomarańcze wynosiło 2 zł plus 10% opłat manipulacyjnych celnych, czyli razem 2,20 zł. Od czasu wejścia w życie traktatu handlowego polsko-hiszpańskiego cło od 1 kg. netto pomarańcz wraz z opłatą manipulacyjną celną wynosi 44 gr., a cło na banany wynosi wraz z opłatą manipulacyjną celną od 1 kg. brutto zł. 0.581, plus 40 gr. na rachunek organizacji zbytu (fundusz wywozowy), plus 2 gr, na kontrolę celną, czyli razem zł. 0,981. Przy uwzględnieniu odpadków przy procesie dojrzewania (odpadków łodyg itd.) koszty te na 1 kg. netto bananów wynoszą około 1,25 zł. Wobec wprowadzenia tak daleko idącej zniżki cła na pomarańcze i utrzymanie cła i innych kosztów na banany, konsumcja tych ostatnich musiała się rzecz jasna zmniejszyć na korzyść pomarańcz.

Do lipca 1935 r. znane były na rynku polskim jedynie banany „Fyffes'a“ i „Jamajki“ i banany te były na naszym rynku dobrze zaprowadzone. Od lipca ub. r. dojrzewalnie bananów musiały przestawić się na import i przerób bananów pochodzenia kanaryjskiego. Ponieważ banany kanaryjskie nie były na rynku polskim znane, wprowadzenie ich do konsumcji, jako towaru niespopularyzowanego napotkało na znaczne trudności i naraziło importerów na straty.

Wstrzymanie importu bananów z Jamajki i Ameryki Środkowej pociągnęło za sobą dalsze ujemne skutki dla handlu bananowego Gdyni, a mianowicie:

1) uniemożliwiło reeksport wzgl. tranzyt zapoczątkowany na banany jamajskie do Litwy,

2) uniemożliwiło dokończenie pertraktacji o reeksport bananów jamajskich oraz z krajów podzwrotnikowych do Rumunji. Odbiorcy tamtejsi domagali się regularnych dostaw bananów z Jamajki i Ameryki Środkowej, a dojrzewalnie gdyńskie nie mogły się do tego zobowiązać ze względu na restrykcje importowe na te banany dla rynku wewnętrznego,

3) przyczyniło się do zwinięcia regularnej, tygodniowej linji okrętowej, utrzymywanej przez Żeglugę Polską dla przewozu bananów z Rotterdamu do Gdyni. J. G.

O PRZYŚPIESZENIE PROCEDURY PRZY WYDAWANIU POZWOLEŃ PRZYWOZOWYCH.

Kwestja wydawania pozwoleń przywozu i udzielania ulg celnych dla firm gdyńskich, wymaga przyspieszenia załatwiania podań. Jak stwierdziliśmy, tryb załatwiania odnośnych podań jest zbyt długi. Od czasu bowiem wniesienia podania do ostatecznego jego załatwienia (wydania pozwolenia) upływa nieraz 6—8 tygodni, a nawet i 3 miesiące. Handel morski wymaga większej elastyczności, gdyż wszelkie opóźnienia w załatwianiu podań uniemożliwiają firmom portowym poczynienie zakupów w najdogodniejszych i najkorzystniejszych okresach i wskutek tego narażają je na straty konjunkturalne. Nie chodzi tu tylko o zwyczajne uproszczenie formalności, ale także o uwolnienie handlu gdyńskiego od poważnych strat związanych z koniecznością osobistych interwencyj w Warszawie przy załatwianiu podań.

W dzisiejszych warunkach, gdzie import całego szeregu towarów zagranicznych uzależniony jest od eksportu kompensacyjnego i to bardzo często kierunkowego, importerzy gdyńscy absorbowani są poza formalnościami złączonemi z ubieganiem się o zezwolenia przywozowe, względnie o ulgę celną, także koniecznością przebywania nieraz po kilka dni w Warszawie dla uzyskania odpowiednich dowodów eksportowych kompensacyjnych, które to dowody nabyć można przeważnie tylko za pośrednictwem P. Tow. Handlu Kompensacyjnego i uzyskanie ich bez osobistych zabiegów jest bardzo trudne, a nawet wprost niemożliwe. Przebywanie importera gdyńskiego po kilka dni w Warszawie dla zdobycia potrzebnych mu dowodów, pociąga za sobą duże koszta, które siłą rzeczy wpływają na podrożenie danego towaru, gdyż muszą być wkalkulowane w cenę tegoż.

Dla uchronienia gdyńskich firm od zbędnych kosztów, związanych z nabywaniem wyżej wspomnianych dokumentów, należałoby dać możność przedsiębiorstwom gdyńskim nabywania w P. T. H. K. dowodów kompensacyjnych za pośrednictwem tutejszej Izby P.H.

Kronika

KONTYNGENTY NA ŚLIWKI AMERYKAŃSKIE.

Tegoroczny kontyngent importowy na śliwki amerykańskie jest, jak się obecnie okazuje, mniejszy o ca 40—50% od kontyngentu z r. ub. Z przyznanego obecnie do podziału 1500 tonn śliwek amerykańskich przemysł uzyska 1000 tonn i handel 500 tonn. Prócz tego na podstawie tranzakcyj kompensacyjnych przewidziany jest import 600 tonn śliwek. Pozatem, jak się dowiadujemy, w drodze kompensaty prywatnej już skonkretyzowanej jest import dalszych 100 tonn.

W sferach zainteresowanych kontyngent ten wzbudza niezadowolenie, gdyż, jak to wyżej zaznaczyliśmy, jest on dużo mniejszy od kontyngentów zeszłorocznych. Niewątpliwie to obniżenie importu śliwek wpłynąć może na kształtowanie się mocnych cen na śliwki amerykańskie.

ZNIŻKA CELNA NA PRZYWÓZ ŚWIEŻYCH JABŁEK.

Ukazało się rozporządzenie ministra skarbu, wydane w porozumieniu z ministrami przemysłu i handlu, oraz rolnictwa i reform rolnych o zniżce celnej od przywozu świeżych jabłek.

W myśl tego rozporządzenia za jabłka świeże przywożone luzem i we wszelkiego rodzaju opakowaniach od 15 do 80 klg., w okresie od 16 b. m. do 31 maja r. b., będzie pobierane cło zniżone w wysokości 35 zł. od 100 klg.

MAŁO CYTRYN.

W związku z sankcjami, stosowanemi wobec Włoch daje się odczuwać na rynku gdyńskim brak cytryn, tak, że ceny na ten artykuł znacznie zwyżkowały i mają charakter wybitnie spekulacyjny. Inaczej przedstawia się zupełnie sytuacja na rynku katowickim. Wskutek dopływu tam cytryn przez granicę zieloną i nasycenia w ten sposób rynku, rynek ten nie wykazuje dużego wahania cen na odnośny artykuł.

Jak wiadomo, ostatni transport cytryn włoskich odszedł z Włoch (Catania) dnia 17 listopada ub. r. i nadszedł do Gdyni w drugiej połowie grudnia. Jakkolwiek przywóz cytryn w grudniu był większy w stosunku do listopada o około 11%, tj. wynosił 11.039 q, w tem z Włoch 10,840 q, to jednak na skutek wstrzymania dalszego dowozu cytryn włoskich, zapasy cytryn są na wyczerpaniu, a dowozy tego artykułu z innych krajów (Hiszpanji, Syrji i Palestyny) nie odgrywają w polskim handlu importowym narazie wię-

kszego znaczenia. Kontyngenty przywozowe na cytryny z wyżej podanych krajów są tak małe, że import z nich nie jest nawet wykazywany w statystyce Handlu Zagranicznego Głównego Urzędu Statystycznego R. P.

Wprowadzenie sankcyj wobec importu włoskiego nietylko, że wpłynęło na zwyżkę cen na towar włoski ale także na ceny cytryn innego pochodzenia, a to dlatego, że importerzy krajów, stosujących sankcje wobec Włoch, zaczęli szybko pokrywać swoje zapotrzebowania w krajach o mniejszej produkcji cytryn niż Włochy.

W Gdyni cytryny włoskie sprzedawane są obecnie w hurcie za skrzynkę o zawartości 300 szt. od 45—47 zł., a o zawartości 360 sztuk od 48—50 zł.

O ile chodzi o ceny na cytryny hiszpańskie, to według ostatnich wiadomości kształtują się one fob Valencia od 50—52 pesetów za skrzynkę wagi ok. 34 kg, co w przeliczeniu na zł. daje 36.5 — 37.7 zł.

TRANSAKCJE W BRANŻY OWOCOWEJ NA GDYŃSKIM RYNKU.

(Przebieg aukcyj owocowych)

W czasie od 25 stycznia do 3 lutego br. odbyły się cztery aukcje owocowe, i to: dnia 27/I, 29/I, 30/I i 3/II. Jakkolwiek uczestników na aukcjach było bardzo dużo, to jednak brak było samych nabywców.

Rezultaty dokonanych na poszczególnych aukcjach transakcyj przedstawiają się w świetle liczb następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Na odbytej aukcji sprzedano:

dnia 27. I.

1) 351 skrz. pomarańcz hiszp. a 85 gr za 1 kg
2) 50 skrz. pomarańcz palest. a 97 gr za 1 kg
3) 150 skrz. grapefruits a 32 zł za skrz.
4) 97 kl. bananów hiszp. a 8 zł bez cła

Wobec braku nabywców wycofano:

1) 1451 skrzyń pomarańczy hiszpańskich
2) 979 skrzyń pomarańczy palestyńskich
3) 53 skrzyń grapefruits
4) 329 klatek mandarynek hiszpańskich
5) 422 skrzyń cytryn włoskich
6) 6024 klatek pomidorów hiszpańskich

dnia 30. I.

sprzedano:

1) 768 skrz. pomarańcz hiszp. a 83 gr za 1 kg
2) 50 skrz. grapefruits a 27,— zł za skrz.

wycofano:

1) 1213 skrzyń pomarańcz hiszpańskich
2) 579 klatek mandarynek hiszpańskich
3) 779 skrzyń pomarańcz palestyńskich
4) 1219 klatek pomidorów hiszpańskich
5) 63 klatek bananów kanaryjskich

dnia 3. II.

sprzedano:

1) 492 skrz. pomarańcz hiszp. a 85 gr za 1 kg

wycofano:

1) 397 skrzyń pomarańcz hiszpańskich
2) 300 skrzyń pomarańcz palestyńskich
3) 50 skrzyń grapefruits
4) 200 klatek pomidorów
5) 58 beczek winogron hiszpańskich.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

Na odbytej aukcji w dniu 29. I. br. sprzedały:

1) 530 skrz. pomarańcz palest. blood-oval a 0,93—1,— zł za kg
2) 270 skrz. pomarańcz hiszpańskich a 94—95 gr za 1 kg
3) 75 skrz. grapefruits a 20.— do 30,— zł za skrz.

wycofały wobec braku nabywców:

1) 222 skrz. pomarańcz palestyńskich,
2) 160 skrz. pomarańcz hiszpańskich,
3) 10 skrz. grapefruits
4) 16 beczek winogron hiszpańskich
5) 25 worków fig greckich.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. — w czasie od 17 stycznia do dnia sprawozdawczego przetargu nie przeprowadziły.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Importerzy gdyńscy notują na niektóre artykuły pochodzena zagranicznego następujące ceny hurtowe:

kawa brazylijska surowa	3,75—3,80	za 1 kg
kawa niebieska surowa (kawa komp.)	5,60—6.80	„
kawa niebieska surowa (kawa niekomp.)	4.60—5.80	„
herbata, zależnie od gat.	12,50-16.—	„
pieprz	5,10—5,20	„
ziarna kakaowe	1,70—1.75	„
rodzynki, zależnie od gat.	1,50—1,55	„
figi suszone zal. od gat.	1,—1,20—1,25	„
migdały zależnie od gat.	6,30—6.90	„
oliwa francuska	3,30—3,40	za litr
banany	2.60—2,70	za 1 kg
cytryny włoskie za 1 skrz.	45,00-50,—	

cytryny hiszp. (brak pozwoleń przywozu).

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Rząd egipski wydał ostatnio zarządzenie, na mocy którego wszystkie mandarynki przeznaczone na eksport muszą być opakowane w jedwabny papier z nadrukiem firmy eksportującej.

Zarządzenie to ma na celu podniesienie jakości eksportowanego towaru.

Hiszpański rynek pomarańczowy wykazuje nadal mocną tendencję. Do dnia 25. I. załadowano w Valencji 464.430 ½ skrzyń i 8.037 koszy mandarynek, co w porównaniu z poprzednim tygodniem daje obraz nie malejącego eksportu (w poprzednim

tygodn. załadowano: pomarańczy 456.067 ½ skrzyń i 12.466 mandarynek.

Z innych portów, Cartageny, Malagi i Sevilli wysłano również poważne ilości pomarańcz.

Z Kanady wysłano do Europy 4.516.000 buszli jabłek, gdy w tymże czasie ubiegłego roku, t. z. do 15 grudnia 1935. wysłano tylko 3.124.000 buszli.

Pozostałe zapasy są oszacowane na 4.300.000 buszli jabłek, a więc w porównaniu z ubiegłym rokiem ca 25% mniej.

Niemcy dążąc do udoskonalenia transportu amerykańskich bananów — wybudowały specjalny statek „Nordenham" 4.500 ton do przewozu bananów.

Jugosławja znacznie wzmogła w obecnym sezonie swój eksport owocowy.

W ostatnim miesiącu, grudniu 1935 r. wywieziono z Jugosławji:

2.900 wagonów świeżych śliwek (w r. 1934 1.700);

3.270 wagonów świeżych jabłek (w r. 1934 1.200);

860 wagonów winogron (w r. 1934 200); i 74 wagony orzechów.

Z powyższego widać, że w bilansie wywozowym tego kraju pozycja eksportu owocowego zajmuje jedno z czołowych miejsc. —

Belgja rozpoczęła produkcję konserw pomidorowych eliminując z rynku artykuł ten pochodzenia włoskiego.

Jak wiadomo Włosi do pewnego czasu mieli opanowany na terenie Belgji handel konserwami pomidorowemi. — W obecnej chwili pracują w Belgji 2 wielkie fabryki konserw pomidorowych.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 lutego 1936 r. | NR. 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rozwój Gdyni jako portu rozdzielczego i warunki rozwoju w tym zakresie

Portowy handel gdyński reprezentowany jest obecnie przez 45 firm, które są głównie nastawione na import towarów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, jelit, tłuszczów jadalnych i technicznych, bawełny i skór surowych. Reeksportem i eksportem zaczynają się zajmować niektóre firmy dopiero w ostatnim czasie. Z pośród wzmiankowanych wyżej przedsiębiorstw zaledwie ⅓ związana jest na stałe z portem przez inwestycje, względnie ściąganie do Gdyni większych kapitałów obrotowych. Dość poważną rolę w zakresie dystrybucji towarów z portu gdyńskiego odgrywa także, poza istniejącemi wielkiemi przedsiębiorstwami przemysłowemi, jak Łuszczarnia Ryżu i Olejarnia „Union", także przemysł śledziowy i rybny, oraz placówki t. zw. przemysłu handlowego, jakoto oczyszczarnie śliwek, dojrzewalnie bananów, palarnie kawy, oraz łuszczarnie pestek morelowych.

Powyższy stan rzeczy świadczy, iż rola portu gdyńskiego, jako portu rozdzielczego dla naszego handlu zagranicznego i dla stosunków handlowych z zapleczem portu, jest jeszcze stosunkowo mała, tembardziej, że przeważna ilość przedsiębiorstw, trudniących się handlem zamorskim, nie posiada cech i warunków wielkich przedsiębiorstw handlowych.

Ten niedorozwój handlu portowego tłumaczy się najpierw zjawiskiem, spostrzeżonem po wojnie światowej w całym świecie, a które polega na tem, że ośrodki dla dyspozycji towarów przesunęły się z portów do miejsc produkcji. Przemysł stara się we własne ręce ująć dyspozycję towarów i obywać się bez pośrednictwa handlu. W stosunku jednak do Gdyni brak ośrodków dyspozycyjnych dla całego szeregu artykułów importowych i eksportowych, głównie artykułów masowych (surowców dla dużego przemysłu), ma swoje źródła w tem, że przemysł nasz posługuje się w dalszym ciągu pośrednikami, działającymi w wielkich ośrodkach handlowych zagranicznych. To odnosi się n. p. do węgla, złomu, żelaza, ryżu i bawełny. Drugą przyczyną braku w Gdyni ośrodków dyspozycyjnych są niedomagania techniczne (brak odpowiednich połączeń kablowych, telegraficznych w Gdyni), brak rozbudowanego aparatu bankowego na miejscu i wreszcie niesprzyjające rozwojowi handlu warunki tak w zakresie naszej polityki podatkowej, jak też polityki, regulującej nasz handel zagraniczny.

W pracy, mającej na celu rozwój portu gdyńskiego, zwracano dotychczas głównie uwagę na doprowadzenie portu do takiego stanu wyposażenia, aby był sprawnym punktem przeładunkowym.

Natomiast stworzenie warunków dla rozwoju handlu portowego nie było dotychczas dostatecznie brane pod uwagę. Na skutek rozlokowania ośrodków dyspozycyjnych towarami, stanowiącemi obroty portu, opierają się te obroty na czynnikach niestałych i podlegających ciągłym zmianom, w zależności od takiego, czy innego kształtowania się konjunktury gospodarczej i politycznej. Z tego wypływa konieczność oparcia pracy portu gdyńskiego możliwie w jaknajszerszych rozmiarach o czynnik stały, jakim jest osiadły w porcie przemysł i handel. W obecnych warunkach mamy tylko jeden moment atrakcyjny, sprzyjający rozwojowi handlu portowego, t. j. możliwość zwalniania przedsiębiorstw handlowych

od państwowego podatku przemysłowego. Znaczenie tego przywileju jest jednak względne, gdyż zwolnieniem tem nie są objęte wszystkie przedsiębiorstwa, a ponadto sposób stosowania tego zwalniania ulega ciągłym zmianom i napotyka na szereg trudności.

W dziedzinie polityki, regulującej nasz handel zagraniczny, nie zastosowano natomiast dotychczas zasad, któreby wyraźnie i zdecydowanie sprzyjały rozwojowi handlu w porcie. Należy sobie uprzytomnić, że wprowadzenie preferencyjnych ceł morskich wpłynęło korzystnie tylko na przepływ towarów przez porty polskiego obszaru celnego, a nie na skoncentrowanie handlu w portach i nie przyczyniło się do pokonania konserwatyzmu naszego handlu w odniesieniu do nastawienia go na ściślejszą współpracę z portami.

W zakresie polityki handlowej nasuwają się następujące postulaty, od których rozwój handlu portowego jest uzależniony:

1) Uprzywilejowanie Gdyni pod względem kontyngentów przywozowych, oraz przychylne traktowanie rozwoju przemysłu handlowego, opartego na surowcach, wzgl. półfabrykatach zagranicznych.
2) Ułatwianie wymiany towarów na drodze prywatnej kompensaty w stosunku do przedsiębiorstw handlowych, osiadłych w porcie.
3) Usprawnienie i uproszczenie dla handlu portowego procedury, związanej z uzyskiwaniem pozwoleń przywozowych, zezwoleń na ulgi celne, oraz wprowadzenie ułatwień w nabywaniu dowodów eksportowych dla kompensaty.
4) Stworzenie warunków dla handlu tranzytowego względnie reeksportu.
5) Zwiększenie kompetencji Urzędu Celnego w Gdyni.
6) Nasilenie aparatu bankowego w Gdyni i stworzenie źródła tanich kredytów.

Sprawa kontyngentów.

Udział firm gdyńskich w ogólnym przywozie do Polski owoców świeżych wynosił w roku 1933 — 33,56%, w 1934 r. — 66,1%, w pierwszem półroczu 1935 r. — 52%; w imporcie owoców świeżych z Hiszpanji w 1933 r. — 45,4%, w 1934 r. — 59,6%, w I. półroczu 1935 roku — 40,54%. Natomiast w przydziałach kontyngentów przywozowych owoców świeżych z Hiszpanji partycypowały firmy gdyńskie w 1934 r. i 1935 r. tylko w wysokości około 30% ogólnego kontyngentu przywozowego z tego kraju, czyli w 1934 r. o 29,6%, w 1935 r. o 10,5% mniej, niż wynosiła rzeczywista zdolność handlowa wymienionych firm. W imporcie cytryn wynosił udział Gdyni za lata 1933 i 1934 około 27%, w I. półroczu 1935 r. około 75%, natomiast udział w kontyngentach przywozowych wynosił nie więcej, niż 25%. W ogólnym imporcie skór surowych wynosił udział gdyńskich firm handlowych w 1934 r. — 7,3% a w I. półroczu 1935 r. — 9,8%, natomiast wysokość przyznanych kontyngentów przywozowych wynosiła w 1934 r. tylko 5,8%, a w I. półroczu 1935 r. około 7,8%. W ogólnym imporcie korzeni wynosił udział firm gdyńskich w 1933 r. — 21,2%, w 1934 r. — 23,16%, w I. półroczu 1935 r. — 31,4%, a w przydziałach zezwoleń przywozowych wahał się udział Gdyni w tymże czasie od 13 do 15%. W imporcie owoców susz., orzechów, migdałów wynosił udział Gdyni w 1933 r. 31,6%, w 1934 r. 32%, w I. półroczu 1935 r. — 28%. Natomiast w zezwoleniach przywozowych partycypowała Gdynia w tym czasie w wysokości 10 do 16%. W innych artykułach przywozowych, jak tłuszcze jadalne, konserwy rybne i t. d., wysuwa się Gdynia w dziale kontyngentów przywozowych na czwarte miejsce do innych ośrodków. W zakresie importu kawy otrzymuje Gdynia przydziały w wysokości około 10%, podczas gdy Gdańsk otrzymywał do niedawna jeszcze przydziały 40 do 50% całkowitego importu na herbatę, ziarna kakaowe i tłuszcze techniczne. Powyższe cyfry są dowodem, że uwzględnianie Gdyni przy rozdziale kontyngentów przywozowych jest niedostateczne, oraz, że firmy te, chcąc wykorzystać swoją zdolność handlową, zmuszone są do wykorzystywania obcych zezwoleń przywozowych, albo też, że są one narażone na straty, na skutek trudności w dostosowywaniu swojej dyspozycji towarami importowanemi w stosunku do rzeczywistych przydziałów.

Przy tej sposobności podkreślamy, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu już w r. 1933 przyznało specjalny kontyngent przywozowy dla firm, osiadłych w porcie gdyńskim, w wysokości 5% ogólnych kontyngentów przywozowych, które to zarządzenie nie jest w praktyce respektowane.

Kompensata prywatna.

Element handlowy, osiedlający się w porcie, składa się w przeważnej swej ilości z kupiectwa, które posiada kontakt bezpośredni i osobisty z rynkami zagranicznemi. Z drugiej strony, kupcy zagraniczni przyzwyczajeni są również do tego, że terenem doprowadzania do skutku wymiany towarowej jest port.

Tem się tłumaczy, że w łonie handlu portowego powstaje stosunkowo dużo możliwości do wymiany towarowej w drodze kompensaty prywatnej. Ponieważ tego rodzaju kompensaty nie wpływają ujemnie na bilans handlowy, a z drugiej strony ożywiają wzajemną wymianę towarową, stanowią aliment dla żeglugi i podnoszą wysokość przeładunków portowych, należałoby w stosunku do przedsiębiorstw handlowych, osiadłych w porcie, stosować liberalną taktykę w zakresie kompensacyjnego obrotu prywatnego. Jest to tembardziej potrzebne, że na skutek potrzeby komunikowania się przedsiębiorstw gdyńskich z instytucjami kompensacyjnemi, mającemi swoją

siedzibę na terenie Warszawy, urastają trudności i obciążenia, hamujące pracę pionierską handlu portowego.

Procedura uzyskiwania zezwoleń przywozowych i innych.

Dobitny wyraz trudności, które powstają na skutek przewlekłości procedury w uzyskiwaniu pozwoleń przywozowych, dano na konferencji międzyministerjalnej, która z ramienia Pana Wicepremjera objeżdżała ostatnio pod przewodnictwem p. dyrektora Martina poszczególne ośrodki gospodarcze. Stanowisko całego handlu polskiego jest zgodne pod tym względem, że uzyskiwanie zezwoleń przywozowych trwa zbyt długo, tak, iż importer nie ma możności uskutecznienia swoich zamówień w konjunkturze dogodnej dla siebie. Jeżeli chodzi o handel portowy, to mamy tu na uwadze nietylko uproszczenie formalności, ale także uwalnianie handlu tego od konieczności osobistych interwencyj u centralnych czynników o załatwianie podań.

Wobec uzależnienia importu całego szeregu artykułów zagranicznych od eksportu kompensacyjnego i to bardzo często eksportu kierunkowego, są importerzy gdyńscy zanadto absorbowani formalnościami, złączonemi z ubieganiem się o zezwolenia przywozowe, względnie o ulgę celną, lub też ze staraniami o odpowiednie dowody eksportowe kompensacyjne. To wszystko powoduje nietylko stratę czasu dla importera gdyńskiego, ale także podrożenia artykułów importowych. Dlatego też należałoby całą procedurę uprościć w tym sensie, że portowym przedsiębiorstwom handlowym w Gdyni da się możność nabywania dowodów kompensacyjnych za pośrednictwem swojej Izby Przemysłowo - Handlowej.

Handel tranzytowy.

Gdynia jest predystynowana do odegrania roli portu tranzytowego wobec krajów Europy środkowo - wschodniej, jak również do krajów bałtyckich i skandynawskich. Dotychczas istniejące trudności są przyczyną, że ruch tranzytowy jest stosunkowo nieznaczny. Wynosił on n. p. w 1934 r. zaledwie 91.673,8 ton. Z tego przypada:

KRAJ	Ogółem	Wywóz	Przywóz
Czechosłowacja	74.540	13.277	61.263
Rumunja	2.071	1.259	812
Węgry	14.787	789	13.998
Austrja	276	226	50

Tranzyt morski przedstawia się jeszcze gorzej. Ogólny obrót w tranzycie morskim wynosił około 6.760 ton, przyczem dominującą rolę w tej liczbie zajął tranzyt finlandzki, bo około 94%.

Głównemi artykułami wyżej wzmiankowanego ruchu tranzytowego są w przywozie surowce i półfabrykaty, jak bawełna, skóry, garbniki, ruda żelazna, guma surowa, złom żeliwny, nawozy sztuczne, śrut soja, piryty itp. i nieznaczne ilości towarów wysokowartosciowych, jak owoce, śledzie i papier. W eksporcie natomiast dominują wyroby gotowe i półfabrykaty, jak celuloza, słód, drzewo, wyroby chemiczne, wyroby metalowe, linoleum, bekony, papier, pierze i produkty naftowe.

Należy jednak zaznaczyć, że tylko nieznaczna ilość z pośród towarów tranzytowych stanowiła przedmiot handlu przedsiębiorstw gdyńskich. Port gdyński odgrywał tu w przeważającej mierze rolę punktu przepustowego i przeładunkowego. Jedynie w zakresie owoców południowych, dzięki temu, że mamy już w Gdyni większe przedsiębiorstwa tej branży handlowej, można wykazać pewne realne rezultaty. W roku 1934 wynosił reeksport owoców ogółem 460 ton, z tego do krajów Europy środkowo-wschodniej 200 ton, do krajów Europy wschodniej 260 ton. W pierwszej połowie 1935 r. natomiast wzrósł ten reeksport już do 2.240 ton. z czego przypada na wywóz do Europy środkowo - wschodniej około 1.020 ton, do krajów bałtyckich i skandynawskich około 900 ton, a do krajów Europy Wschodniej 320 ton. Sprawą reeksportu, względnie tranzytu owoców południowych, zajmują się narazie 4 przedsiębiorstwa handlowe, inne natomiast tylko w wypadkach konieczności, t. j. wtenczas, kiedy dla braku zezwoleń przywozowych nie mogą sprowadzonego towaru sprzedać w kraju.

Analizując bliżej trudności w rozwoju handlu tranzytowego, podkreślić należy, że oprócz nieuregulowania zagadnienia taryf kolejowych, któreby w sposób elastyczny normowały tę sprawę, tak samo, jak w krajach konkurencyjnych, główną przeszkodą jest brak odpowiedn. warunków w zakresie naszej polityki handlowej. Aby móc ryzykować na cele reeksportu, winien importer gdyński mieć pewność, że na wypadek niemożności umieszczenia sprowadzonego towaru na rynkach zagranicznych, daną mu będzie sposobność pozbycia się tych towarów na rynku krajowym. Dlatego też nieodzownem jest, aby przy podziale kontyngentów tworzono rezerwy, przeznaczone dla ochrony importerów, tranzytujących towar, przed stratami, mogącemi powstać na skutek niemożności umieszczenia całości przywozu na rynkach zagranicznych. Pozatem nieodzownem jest uwzględnienie potrzeb handlu tranzytowego w zakresie stawek frachtowych morskich, opłat portowych i w zakresie taryf kolejowych.

Kompetencje Urzędu Celnego w Gdyni.

Jeżeli w porcie ma powstać duży handel, winno się stworzyć takie warunki, aby wszystkie sprawy, wynikające z codziennej pracy handlowej, a nieuwzględnione dostatecznie w

prawodawstwie celnem, mogły być na miejscu zdecydowane i decydowane bez konieczności odwoływania się do wyższych instancyj. W tym względzie lepiej jest sytuowany obecnie handel, osiadły w Warszawie, a nawet handel w sąsiednim porcie gdańskim. Dlatego też należy rozszerzyć kompetencje Urzędu Celnego w Gdyni, aby stworzyć możliwości do bardziej życiowego podchodzenia do wszelkich spraw, nasuwanych przez praktykę handlową i większe dostosowywanie się do istotnych potrzeb rozwojowych handlu.

Aparat bankowy w Gdyni.

Poza Bankiem Gospodarstwa Krajowego, który swoją działalność finansową w zakresie naszego handlu zamorskiego z konieczności rzeczy ograniczać musi do pewnych typowych tranzakcyj, czynne są jeszcze w zakresie tranzakcyj handlu portowego dwa oddziały bankowe, mające swe centrale w Warszawie, jako to Powszechny Bank Związkowy i Bank Zachodni. W porównaniu do ułatwień w zakresie finansowania handlu zamorskiego, jakie spotykamy w innych portach, należy dotychczasowy wysiłek bankowości polskiej ocenić jako bardzo mały. Dlatego też konieczność zainteresowania się przez wszystkie poważniejsze banki polskie problemem finansowania handlu zamorskiego, jakoteż uruchomienia specjalnych, tanich kredytów dla tego handlu, jest jednem z najbardziej aktualnych zagadnień, jeżeli chodzi o rolę Gdyni, jako poważnego ośrodka dystrybucyjnego w naszym handlu zamorskim.

J. Kawczyński.

Zagadnienie cen mieszkań w Gdyni

Najbardziej palącem zagadnieniem gospodarczem Gdyni jest kwestja wysokiego komornego.

Kwestja ta w Gdyni jest przedmiotem rozważań i badań sfer społecznych i gospodarczych. Nie była natomiast ta kwestja opracowana źródłowo na podstawie materjałów odpowiednio zebranych i zestawionych.

Pierwszem poczynaniem w tym kierunku była ankieta mieszkaniowa, rozpisana w czerwcu 1935 r. przez Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu w Gdyni adresowana do lokatorów głównych na terenie całego miasta.

Na rozesłanych 5.300 formularzy ankietowych nadeszło odpowiedzi 1.305 czyli 25%. Z tej liczby wzięto do opracowania 1.130 odpowiedzi kompletnych i dobrych.

Ankieta nie reprezentuje całokształtu zagadnienia, gdyż, sądząc z odpowiedzi i po sprawdzeniu ankiety w kilkudziesięciu wypadkach w terenie, twierdzić można, że odpowiedzieli przeważnie lokatorzy mniej zamożni, dla których płacenie nawet niskiego, jak na stosunki gdyńskie, komornego jest bardzo uciążliwe — specjalnie odnosi się to do mieszkań małych 1 i 2 izbowych. Pozatem ankieta zawiera odpowiedzi lokatorów, zamieszkujących w domach stałych, jakoteż i w barakach; baraków nie udało się wyodrębnić z ogólnej masy odpowiedzi.

Mimo to wyniki ankiety są interesujące. Jednem z zastrzeżeń jest to, że ceny przeciętne obliczone i podane w tablicy poniżej, należy przyjmować z tem, że są one niższe od przeciętnej ceny mieszkań w Gdyni, gdyby wszystkie mieszkania zostały uwzględnione.

Zestawienie ogólne wyników ankiety podaje nam tablica poniżej zamieszczona:

Wyszczególnienie	Mieszkania o liczbie izb					
	1	2	3	4	5	6
Liczba uwzględnionych mieszkań w dzielnicach:						
Śródmieście	196	163	125	119	30	8
Grabówek	51	91	43	14	1	—
Oksywie	19	15	10	2	—	—
Obłuże	29	54	—	—	1	—
Chylonja	17	47	34	11	—	—
Demptowo	3	3	—	—	—	—
Witomino	22	24	—	—	—	—
Najwyższa cena płacona za mieszkanie w zł w dzielnicach:						
Śródmieście	90	150	300	250	370	480
Grabówek	70	75	147	335	175	—
Oksywie	40	65	105	155	—	—
Obłuże	30	40	—	—	100	—
Chylonja	45	80	90	105	—	—
Demptowo	14	40	—	—	—	—
Witomino	30	40	—	—	—	—
Przeciętna cena płacona za mieszkanie w zł w dzielnicach:						
Śródmieście	38	58	122	186	264	350
Grabówek	24	43	68	137	175	—
Oksywie	21	39	68	150	—	—
Obłuże	15	25	—	—	100	—
Chylonja	22	33	60	75	—	—
Demptowo	13	25	—	—	—	—
Witomino	14	27	—	—	—	—

Tablica ta wymaga uwag, a mianowicie: Wielkość mieszkań określono ilością izb, przyczem jako 1 izbę liczono zarówno każdy pokój mieszkalny, jak i ogółem wszystkie ubikacje, należące do mieszkania, a więc np. mieszkanie składające się z 2 pokoi, kuchni, przedpo-

koju, klozetu i łazienki liczono za 3 izby.

W tablicy podano lość mieszkań, poddanych badaniom. Czytelnik na podstawie tego będzie miał możność wyeliminować zjawiska przypadkowe, mogące mieć duży wpływ na wyniki przy małej liczbie obserwacyj.

Istotnemi danemi, wynikającemi z tablicy są ceny przeciętne, płacone za mieszkanie. Należy tu stale sobie uświadamiać, że przeciętna ta, oparta na danych przeważnie ludności najmniej zamożnej, odchyla się od faktycznej, niezbadanej przez nas przeciętnej, ku dołowi. Uwzględniono tu wszystkie odpowiedzi, a więc i takie np. jak cena zł 11,— za 1-izbowe mieszkanie, *ale* o wymiarach 0,87 × 2,86 m bez okna nawet.

Charakterystyczną jest rubryka dotycząca najwyższej ceny za mieszkania. Jest to cena najwyższa, podana w odpowiedziach na ankietę. — Mogą zatem istnieć ceny jeszcze wyższe. — Nie mniej daje to obraz, do jakiej wysokości dochodzą ceny mieszkań w Gdyni.

Granicy dolnej ceny mieszkań nie można ustalać, ze względu na niepewność i różnorodność danych, zawartych w ankiecie.

Zbyt obciążylibyśmy nasze rozważania, gdybyśmy zechcieli badać wysokość komornego w zależności od piętra, na którem mieszkanie się znajduje. Jednakowoż dla scharakteryzowania tego zjawiska przytoczymy chociażby tylko dane, dotyczące ceny przeciętnej, płaconej za mieszkanie w śródmieściu:

Położenie mieszkania	Mieszkanie o izbach 1	2	3	4	5	6
Suteryna	39	49	—	—		
Parter	34	57	110	172	188*	400*
I piętro	34	60	119	183	261	282*
II piętro	43	62	132	185	292	355*
III i wyżej	42	63	127	200	257*	450*
poddasze	33*	58*	50*	105*	—	—

Gwiazdkami (*) oznaczono te zjawiska, w których przeciętne są wyprowadzone z małej, nie przekraczającej 10, liczby obserwacyj.

Ankieta, wyniki której w formie skondensowanej zostały podane, stanowi poważny przyczynek do badania zagadnienia ceny mieszkań w Gdyni.

Gdyby ankieta zebrała odpowiedzi ze wszystkich mieszkań w Gdyni, obraz byłby kompletny i wierny. Obecne wyniki niestety tych obu cech nie posiadają — mogą być tylko orjentacyjne.

Nie rezygnując z dochodzenia możliwie dokładnego, Referat Statystyczny sięgnął do drugiego źródła i zastosował inną metodę badania.

Na podstawie zeznań właścicieli nieruchomości, składanych w Urzędzie Skarbowym, a sprawdzanych przez Urząd i przez Referat Statystyczny, opracowane zostało zestawienie cen mieszkań w śródmieściu. Wybrano do badań 65 domów czynszowych, typowych dla śródmieścia, większych i mniejszych. W granicach tych domów przeprowadzono badania.

Z konieczności podzielono te domy na dwie grupy — domy stojące przy ulicach centralnych i przy ulicach bocznych. Wyniki tych obliczeń podają poniższe zestawienia:

Domy przy ulicach głównych:

Mieszkanie o izbach	Liczba uwzględnionych mieszkań	Cena najwyższa płacona za 1 mieszkanie	Cena przeciętna płacona za 1 mieszkanie
1	60	120	42
2	21	100	72
3	36	190	150
4	56	350	219
5	53	500	298
6	14	480	367
7	7	470	427
8	2	600	550

Domy przy ulicach bocznych:

Mieszkania o izbach	Liczba uwzględnionych mieszkań	Cena najwyższa płacona za 1 mieszkanie	Cena przeciętna płacona za 1 mieszkanie
1	78	80	40
2	51	160	81
3	58	280	161
4	42	325	189
5	8	275	220
6	6	280	280

W odniesieniu do ceny przeciętnej za mieszkanie 1 i 2-izbowe należy stwierdzić, że przeciętna, podobnie jak i tablicy ankietowej, jest niższa od przeciętnej faktycznej. Taniość tych mieszkań wynika z różnych powodów, m. in. z tego, że większa ich część pozbawiona jest zasadn. urządzeń sanitarnych, że są bardzo małe, że się mieszczą w suterynach lub na piętrach V i VI lub poddaszu, wreszcie, że się mieszczą często w budynkach, przerobionych z administracyjnych, pozostałych z okresu budowy domów.

Jakże wyglądają czynsze, płacone w domach budownictwa społecznego, a więc przedewszystkiem w Z. U. S.?

Zestawienie czynszów za mieszkania w domach Z. U. S. było znacznie łatwiejsze i przedstawia się następująco:

Wszystkie domy Z. U. S. w Gdyni:

Mieszkania o izbach	Liczba mieszkań	Ceny od — do	Ceny przeciętne
1	103	25 — 60	49
2	127	50 — 90	68
3	396	50 —145	84
4	68	90 – 210	166
5	1	220	220
6	1	265	265

Uwaga: ceny mieszkań przed ostatnią 15% obniżką czynszów.

Do ułatwienia zestawmy otrzymane wyniki, w odniesieniu tylko do ceny przeciętnej, płaconej za mieszkanie:

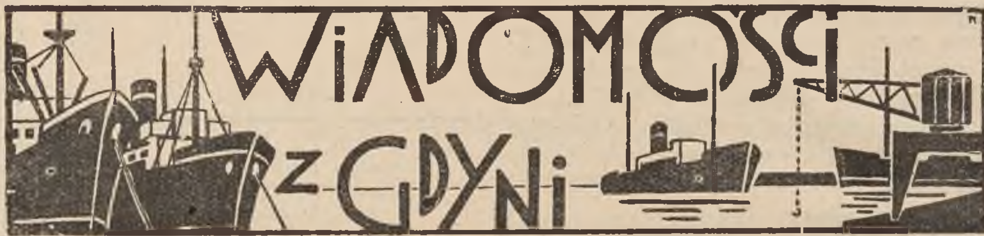
Mieszkanie o izbach	Ankieta	Ulice główne	Ulice boczne	Z. U. S.
1	38	42	40	49
2	58	72	81	68
3	122	150	161	84
4	186	219	189	166
5	264	298	220	220
6	350	367	280	265
7		427	—	—
8	—	550	—	—

Zestawienie to już dość dobrze charakteryzuje całość sytuacji. Niestety dane wyżej przedstawione odnoszą się wyłącznie do lokali mieszkalnych, nie obejmując komornego za lokale handlowe i biurowe.

Na tem się kończy zadanie statystyka.

Materjał tu podany w formie kondensatu, jako też materjał podany bardziej szczegółowo w „Roczniku Statystycznym Gdyni 1934-1935" z którego dane do niniejszego opracowania zaczerpnięto, niewątpliwie w znakomity sposób ułatwi czynnikom właściwym i społeczeństwu wyciągnięcie odpowiednich wniosków i na podstawie nich do dążenia do uregulowania tego odcinka w życiu gospodarczem Gdyni.

Bolesław Polkowski.



RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W 1935 ROKU.

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1935 roku analogicznie do obrotów towarowych wykazuje również wzrost ilości pojemności statków na wejściu oraz na wyjściu. Przyszło bowiem 4.778 statków (4.592 w 1934 r.) o pojemności 4.559.140 n. r. t. (4.142.142 n. r. t. w 1934 r.) Wyszło zaś 4.772 statki (4.597 w 1934 roku) o pojemności 4.565.120 n. r. t. (4.153.564 n. r. t. w 1934 r.) Ogólny obrót ruchu statków w roku sprawozdawczym wyniósł 9.550 statków o pojemności 9.124.262 n. r. t. wobec 9.189 statków o pojemności 8.295.706 n. r. t. w 1934 roku.

Wzrost ten w porównaniu z rokiem 1934 przedstawia się następująco:

	ilość	pojemn. n. r. t.
na przyjściu	+ 4,1%	+ 10,1%
na wyjściu	+ 3,8%	+ 9,9%
Razem	+ 3,9%	+ 9,9%

Pojemność statków w porcie gdyńskim wzrasta znacznie szybciej, niż ilość ich. Stąd wniosek, iż zawijają doń coraz większe jednostki. Stwierdza to również średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w 1935 r., który wyniósł 954,2 n. r. t. wobec 903,1 n. r. t. w 1934 r. (785,4 n. r. t. w 1933 r.) Wzrost ten łączy się przedewszystkiem z coraz bardziej postępującą rozbudową linji regularnych, na których odbywają swe rejsy statki o średnim i większym tonażu. Porównując 2,6% wzrost eksportu zamorskiego przez Gdynię z 9,9%-owym wzrostem obsługującego go tonażu jasnem staje się nasza zamorska ekspansja na coraz dalsze rynki, wymagająca jednostek o tonażu większym. Dużą rolę odgrywają tu nowe kierunki eksportu węgla.

Analogicznie do prawie 4-krotnie większego wzrostu importu zamorskiego, niż eksportu zamorskiego, wzrosła również praca statków na wejściu w porównaniu ze statkami na wyjściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 2.020 (1.894 w 1934 r.), wyszło zaś 3.753 statki (3.682 w 1934 r.) Wzrost ten na wejściu wyniósł 6,6%, podczas gdy na wyjściu zaledwie 1,9%.

Kolejność bander w 1935 roku ukształtowała się następująco: 1-sze miejsce podobnie jak w latach ubiegłych zajęła Szwecja, 2-gie miejsce Polska, przesuwając się z 3-go miejsca zajmowanego w 1934 r., powróciła do miejsca zajmowanego w 1933 r., 3-e miejsce po raz 1-szy w porcie gdyńskim zajęła Anglja, przesuwając się z zajmowanego w 1934 roku 5-go miejsca, 4-te miejsce Niemcy, przesuwając się z 2-go miejsca zajętego w 1934 r., 5-te Danja (w 1934 r. — 4-e m.), 6-e Norwegja (bez zmian), 7-me Stany Zjednoczone Am. P. (bez zmian), 8-me Włochy (bez zmian), 9-te Grecja (w 1934 r. — 8-me miejsce), 10-te m. Finlandja (w 1934 r. — 9-te m.), 11-te miejsce Holandja (bez zmian), 12-te miejsce Łotwa (bez zmian), 13-te m. Rumunja (w 1934 r. — 17-te miejsce), 14-te miejsce Estonja (w 1934 r. — 13-te miejsce), 15-te miejsce — Francja (w 1934 r. 14 miejsce) 16-te miejsce W. M. Gdańsk (w 1934 r. — 15-te m.), 17-te miejsce Z. S. R. R. (w 1934 r. — 16-te m.), 18-te miejsce Hiszpanja (w 1934 r. — brak bandery hiszpańskiej), 19-te miejsce Jugo-

sławja (w 1934 r. — 20-te miejsce), 20-te m. Egipt (w 1934 r. — brak) itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 28 państw, wobec 25 państw w 1934 r., wśród nich rzadko zawijające do portu gdyńskiego bandery: Egiptu, Islandji, Irlandji, Japonji i Turcji.

Udział bander w ruchu statków portu gdyńskiego w 1935 r. ilustruje należycie tabela:

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1935 r.

L. p.		Przyszło statków			Wyszło statków			Suma rubryk 3 i 6	% %	Kolejność
		Ogółem	w tem z ładunkiem	o ogóln. poj. nrt	Ogółem	w tem z ładunkiem	o ogóln. poj. nrt			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Polska	581	284	612 058	584	502	614 537	1 226 595	13,443	2
2	W. M. Gdańsk	29	14	16 247	28	23	15 755	32 002	0,351	16
3	Anglja	273	60	476 251	276	218	481 262	957 513	10,494	3
4	Austrja	1	—	134	1	1	134	268	0,003	28
5	Danja	672	338	428 875	666	526	426 542	855 417	9,375	5
6	Egipt	2	—	5 387	2	2	5 387	10 774	0,118	20
7	Estonja	89	25	37 994	88	71	37 902	75 896	0,832	14
8	Finlandja	166	70	201 841	165	127	202 138	403 979	4,428	10
9	Francja	9	4	25 233	9	7	25 233	50 466	0,553	15
10	Grecja	82	1	211 406	83	80	213 585	424 991	4,658	9
11	Hiszpanja	3	2	7 359	3	2	7 359	14 718	0,161	18
12	Holandja	112	84	65 064	111	76	64 418	129 482	1,419	11
13	Irlandja	1	1	284	—	—	—	284	0,003	27
14	Islandja	2	1	955	2	2	955	1 910	0,021	25
15	Japonja	1	—	4 266	1	1	4 266	8 532	0,094	21
16	Jugosławja	3	—	8 121	2	2	4 916	13 037	0,143	19
17	Litwa	6	1	3 377	6	5	3 377	6 754	0,074	22
18	Łotwa	51	12	61 836	50	37	60 783	122 619	1,344	12
29	Niemcy	739	409	466 264	731	463	459 730	925 994	10,149	4
20	Norwegja	411	241	370 198	414	285	371 826	742 024	8,132	6
21	Panama	5	—	735	5	4	735	1 470	0,016	26
22	Rumunja	21	—	50 195	23	23	55 016	105 211	1,153	13
23	St. Zjedn. A. P.	92	49	289 840	93	54	289 840	579 680	6,353	7
24	Szwecja	1 329	399	962 568	1 328	1 152	960 866	1 923 434	21,080	1
25	Turcja	1	—	1 476	2	1	1 640	3 106	0,034	24
26	Węgry	1	—	2 737	1	1	2 737	5 474	0,060	23
27	Włochy	87	16	236 713	88	86	240 496	477 209	5,230	8
28	Z. S. R. R.	9	9	11 726	10	2	13 695	25 421	0,279	17
	Razem	4 778	2 020	4 559 140	4 772	3 753	4 565 120	9 124 260	100,000	—

Wzrastająca stale ilość bander w porcie gdyńskim świadczy, iż port gdyński staje się coraz bardziej portem o międzynarodowem znaczeniu. Należałoby jeszcze podkreślić wzrost znaczenia bandery angielskiej w porcie gdyńskim. Dotychczas reprezentowało ono niemal wyłącznie stosunki z Anglją. Obecnie bandera angielska wraz ze wzrostem naszego eksportu zamorskiego poczyna odgrywać coraz większą rolę w eksporcie na Daleki Wschód.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie gdyńskim w 1935 r. wyniosła 49. Średni postój statku w 1935 r. wyniósł 54.02 godzin.

L. A.

URUCHOMIENIE NOWYCH DŹWIGÓW W PORCIE.

Dnia 4. II. br. zostały ustawione na nabrzeżu Polskiem obok Chłodni 2 nowe dźwigi bramowe, każdy o nośności 1½ ton. Dźwigi powyższe posiadają specjalnie długie wyciągnice, umożliwiające przeładunek towarów ze statków na wszystkie piętra Chłodni i odwrotnie.

Wspomniane dźwigi wykonane zostały całkowicie w kraju przez Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewską i Laurę.

Po przeprowadzeniu prób dźwigi te zostały już oddane do użytku.

PRZENIESIENIE BIUR URZĘDU CELNEGO DO NOWEGO GMACHU.

Z dniem 5 lutego br. przeniesiony został do nowego gmachu — Oddział Urzędu „Basen im. Marsz. Piłsudskiego" mieszczący się do tej pory w mag. Urzędu Morskiego nr. 2. Oddział Urzędu Celnego „Basen im. Marsz. Piłsudskiego" zajmie salę manipulacyjną gmachu na parterze. Czasowe połączenie telefoniczne Oddziału „Basen im. Marsz. Piłsudskiego" 39-14 i 39-15.

Przeniesienie do nowego gmachu laboratorjum Urzędu Celnego nastąpi w terminie późniejszym.

Dział Kontroli, zajmuje pokoje nr. 56-58 (tel. 39-11), kancelarja Urzędu zajmuje pokoje nr. 25—28 (tel. narazie 34-66).

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC STYCZEŃ 1936 R.

W ubiegłym miesiącu panował na tutejszym rynku frachtowym dotkliwie dający się odczuć brak ładunków, co w połączeniu ze

znaczną podażą tonażu wywołało dla frachtu tendencję zniżkową.

Anglja

Wskutek małego dowozu towaru do Gdańska, podaż ładunków była bardzo słaba. Należy to przypisać łagodnemu przebiegowi zimy w Polsce i trudnościom dowiezienia materjałów do tartaków. Tytułem przykładu możemy wymienić następujące notowania:

Gdańk/Londyn S. C. D. — D B B sh 29/— za std. na warunkach Baltwood net

Gdańsk/Hull — D B B sh 29/— do 30/— za std. na warunkach Baltwood gros

Gdańsk/Tyne — D B B sh 29/— za std.

Gdańsk/West Hartlepool — D B B sh 30/— za std. (klauzula crane discharging).

Stawki notowane w Gdyni były znacznie niższe wskutek lepszej ekspedycji i nieco niższych kosztów załadunku.

Gdynia/Londyn S. C. D. — D B B sh 26/— za std.

Gdynia/Hull — D B B sh 26/— za std.

Gdynia/Great Yarmouth — D B B sh 28/3 za std. (Yarmouth clause)

Gdynia/West Hartlepool — D B B sh 29/— za std.

Gdynia/Manchester — D B B sh 34/— za std.

Gdynia/Preston — D B B sh 34/— za std.

Gdynia/Garston — D B B sh 36/— za std.

Belgja

Eksport do Belgji utrzymywał się na dotychczasowym dobrym poziomie, tak, że poza statkami linjowemi można było ulokować cały szereg statków trampowych. Stawki frachtowe uległy jednak ogólnej tendencji zniżkowej. Za zboże ciężkie luzem do Antwerpji płacono sh 3/4½ w zł za 1000 kg, za D B B sh 19/— w zł za std., za drzewo twarde sh 6/— w zł za cbm.

Holandja

Wywóz do Holandji nie wykazał większych zmian. Poza drobnemi wyjątkami znaczna większość towaru została przewieziona statkami linji regularnej po następujących stawkach:

zboże ciężkie luzem	Hfl. 2,60	za 1000 kg
D B B	Hfl. 12,00	za std.
drzewo twarde	Hfl. 4,00	za cbm.

Danja.

Uwagi wypowiedziane powyżej znajdują pełne zastosowanie w stosunku do eksportu do Danji. Ogólnie dawał się odczuć brak ładunków przy dużem zaoferowaniu tonażu. W związku z tem stawki frachtowe w porównaniu z poprzednim miesiącem, były o ca Rmk. 1,— niższe. Za partje żaglowcowe przeznaczone do dobrego duńskiego portu, położonego niebardziej na północ od Aarhus, płacono Rmk. 4,— za 1000 kg zboża ciężkiego luzem. Należy wspomnieć o wysyłce ca 1500 ton makuchów po Rmk. 6,— na poczet dawniej zawartego kontraktu.

Szwecja.

Poza ładunkami przewidzianemi linjami regularnemi wyekspedjowano ca 1500 ton soli potasowej do południowej i zachodniej Szwecji, płacono ca Skr. 8,00 za 1000 kg.

Węgiel.

Eksport węgla zmalał dość wydatnie wskutek wstrzymania wysyłek do Włoch z wyjątkiem dostawy dla kolei włoskich na poczet dawniej zawartego kontraktu. Przy bardzo ograniczonej podaży ładunków stawki frachtowe miały tendencję zniżkową. Różnica w porównaniu z notowaniami z grudnia ub. r. dochodziła do sh 1/— na to. Za partje o wielkości 3000 ton płacono do:

Göteborg sh 4/— za 1000 kg

Malmö sh 3/7½ za 1000 kg

Stockholmu sh 3/9 do 4/— za 1000 kg

Oslo sh 4/3 za 1000 kg (przy wyładunku dziennym 1200 ton)

Oslo sh 4/7½ za 1000 kg (przy wyładunku dziennym 800 ton)

Rouen frcs. 23,— za 1000 kg

Nantes frcs. 26.— za 1000 kg

Bordeaux frcs. 27,— za 1000 kg

Nice sh 9/6 za 1000 kg.

Wiadomości morskie

WZROST RUCHU PASAŻERSKIEGO PRZEZ PÓŁNOCNY ATLANTYK.

Liczba pasażerów przewiezionych przez północny Atlantyk na linjach Europa — Ameryka i odwrotnie wyniosła w roku 1935 497.694 osób, czyli o 35.000 pasażerów więcej aniżeli w roku poprzednim. Oznacza to wzrost ruchu o 7,6% względem roku 1934.

Między poszczególne linje ten wzrost dzieli się bardzo nierównomiernie: w tej nierównomierności podziału widać jednakże pewną tendencję. Największy wzrost wykazują linje najszybsze, w dużej mierze kosztem dużych ofiar materjalnych, gdyż jak wiadomo najszybsze połączenia transatlan-

tyckie, mimo nawet wyższej frekwencji pasażerów przy obecnem małem nasileniu ruchu daleko jeszcze się nie rentują.

Na pierwszem miejscu stoi wzrost przewozów French Line (Compagnie Generale Transatlantique) — z 54.080 pasażerów w 1935 r. wobec 42.604 pasażerów w roku poprzednim. Ten wzrost liczby pasażerów prawie 27% tłumaczy się uruchomieniem luksusowego, rekordowego co do wielkości i szybkości statku turbo - elektrycznego „Normandie". Dla uniknięcia strat statek był jednakowoż przed nastaniem okresu zimowego wycofany z ruchu.

Minimalny wzrost ruchu na linjach, nie posiadających najszybszych okrętów, wskazuje na to, że linje nie mające szybkości, zbliżonych do rekordowych, jeszcze nie mogą liczyć na polepszenie przewozów: pasażerów jeszcze wciąż jest za mało i w liczbach bezwzględnych i, co najważniejsza, w stosunku do ilości kursującego pasażerskiego tonażu.

Na tle tej sytuacji wysoce rozsądną wydaje się decyzja odmowna rządu duńskiego, który nie zgodził się na sztuczne podtrzymywanie nie mającej dziś racji bytu linji Scandinavian America Linie pomiędzy Kopenhagą a Nowym Yorkiem.

Niebezpieczeństwa dla najszybszych linij ze strony powolniejszych niema więc, i jeśli najszybsze linje ujawniać zaczynają tendencję do przeklasyfikowania się na typ kabinowy, celem wprowadzenia zniżek cen biletów okrętowych, to jest to objaw ofensywy a nie defensywy tych linij względem linij powolniejszych.

To przesuwanie się w stronę tańszej klasyfikacji biletowej ze strony towarzystw, posiadających największe i najszybsze transatlantyki, jest skutkiem dalekoidących przewidywań konkurencji całkiem z innej strony: ze strony jeszcze szybszej komunikacji powietrznej, — jak sterowców, tak i dalszej, ale o wiele groźniejszej konkurencji samolotów.

Z jednej strony sprawa komunikacji samolotowej pomiędzy Stanami Zjednoczonemi a Anglją, lansowana ze strony amerykan nabiera coraz realniejszych kształtów, z drugiej jeszcze w tym miesiącu odbyć się mają w Waszyngtonie narady z przedstawicielami niemieckich ministerstw lotnictwa, poczty i Lufthansy w sprawie zaprowadzenia komunikacji sterowcowej i samolotowej pomiędzy Frankfurtem a Nowym Yorkiem via Azory.

Podobno Lufthansa poczyniła jaknajlepsze doświadczenia ze statkami - lotniskowcami pasażerskiemi, pracującemi na linji południowo - amerykańskiej i buduje obecnie trzeci statek tego typu. Podobne statki miałyby być ustawione również na trasie Azory — Nowy York. Szybkość przelotu sterowcem ponad Atlantykiem wyniesie 50 godzin. przelot samolotem będzie jeszcze znacznie szybszy.

Osobliwością tego nowego ruchu będzie ogarnięcie początkowo niewielkiej ilości pasażerów: zostanie zdjęta śmietanka tych podróżnych, którzy płacili oczywiście najwyższe ceny na transatlantykach najpierw za szybkość, a potem już za luksus. Super-linery przestaną już być najszybszym środkiem komunikacji transatlantyckiej, — staną się najszybszymi przedstawicielami komunikacji powolniejszej, okrętowej, do Ameryki Północnej. Mając przytem największe wymiary i niewątpliwie rentując się przy obsadzie pełnej pasażerami, będą dążyły do odebrania mas podróżnych linjom powolniejszym przez obniżanie cen biletów za przejazd. Proces ten przewidujące linje szybkobieżne, w pierwszym rzędzie Cunard - White Star Line rozpoczęły już obecnie, nim nowi konkurenci — w powietrzu pokazali się na widowni.

UNIERUCHOMIENIE SCANDINAVIAN AMERICA LINIE.

Rząd Danji ostatecznie odmówił użyczenie Scandinavian American Linie, należącej do Det Forenede Dampskibsselskab w Kopenhadze pożyczki w wysokości 20 mil. koron na budowę 2 motorowców dla utrzymania i modernizacji linji Kopenhaga—N. York. Wobec powyższego dyrekcja Det Forenede odwołała zapowiedziany w lutym odjazd statku tej linji do Ameryki i oświadczyła, iż pasażerowie już zgłoszeni zostaną przekazani innym linjom.

Towarzystwo nadal utrzymywać będzie tylko frachtowe połączenie z Ameryką Północną.

Nadmienić wypada, że Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A. utrzymująca również komunikację Kopenhaga — Ameryka Płn., posiada poważny udział kapitału duńskiego, mianowicie Duńskiej Wschodnio-Azjatyckiej Kompanji (D. K.) w Kopenhadze, odpadnięcie więc jednego z konkurentów wzmacnia sytuację kapitału duńskiego, udziałującego w polskiem przedsiębiorstwie żeglugi transatlantyckiej.

NOWE KOMBINACJE KOMPENSACYJNE W PRZEWOZACH MORSKICH.

W Bremie powstało towarzystwo „Union Handels- u. Schiffahrtsgesellschaft m. b. H". z równemi udziałami Bremy, Hamburga i znanej Union Fruit Co z Bostonu, jako przedstawicielki amerykańskich interesów. Flota towarzystwa składać się będzie z sześciu statków o ogólnym tonażu 30.000 t. brutto, z których cztery stawia wspomniane T-wo United Fruit, dwa pozostałe statki będą niemieckie, Nordenham. Statki spółki będą przewoziły banany z plantacyj Un. Fruit w West - Indjach i Ameryce Centralnej do

Niemiec, z ograniczeniem importu do okresów nie szkodzących niemieckiej produkcji owoców.

Importowane banany w żadnym wypadku nie będą płacone gotówką i towarzystwo zobowiązuje się na zasadach kompensacyjnych wyeksportować odpowiednią ilość niemieckich wyrobów przemysłowych, przeważnie ciężkiego przemysłu reńsko - westfalskiego; sprzedaż tych wyrobów w Westindjach i Centralnej Ameryce prowadzić będzie United Fruit Co.

Statki nowego towarzystwa zobowiązują się nie czynić konkurencji innym towarzystwom żeglugowym.

Organizacja towarzystwa posiada bardzo ciekawą cechę, a mianowicie połączenie interesu żeglugowego z kompensacyjnym, z zapewnieniem sobie ładunków w obie strony i gwarancję nieubiegania się o inne ładunki.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANY PRZEPISÓW O PRYWATNYCH KOMPENSATACH Z NIEMCAMI.

Dnia 27 grudnia 1935 r. wydała Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung okólnik Nr. 237 D. St. 105/35 Ue. St., regulujący sprawę rozrachunków przez konta specjalne ASKI oraz prywatnych interesów kompensacyjnych. Okólnik ten jest skodyfikowaniem dotychczasowych zarządzeń w tym zakresie, z dodatkiem paru nowych przepisów zaostrzających obecną praktykę.

Okólnik zaznacza, że regulacja dotychczasowa była niewystarczająca, gdyż nie zdołała przeszkodzić importowi niezbyt pożądanych towarów wzamian za eksport taki, który zawsze dostarczał dewiz.

Urzędy Nadzoru otrzymują polecenie, by jaknajdokładniej badały cenę i właściwość towaru. Jakiekolwiek nadwyżki ponad cenę normalnie płaconą na rynku kraju eksportującego, są niedopuszczalne. W stosunku 1:1 może być dopuszczony rozrachunek tylko tych towarów, które są wymienione w załączniku 1 do okólnika (surowce włókiennicze, skóry surowe i wyprawione, rudy i metale nieżelazne, stopy żelaza, żywica i kauczuk, nasiona oleiste, tłuszcze zwierzęce i roślinne, oleje, ziemia i kamienie, towary kolonjalne, drzewo barwnikowe, kości, odpadki celuloidu, makuchy, ryż, jelita owcze i świńskie, żółtko, szczecina, pierze surowe, niektóre chemikalja).

Dalej zawiera okólnik listę 2 wymieniającą te towary, których zapłata w drodze prywatnych interesów kompensacyjnych i przez ASKI jest wykluczona, pozatem wykluczone są także wszystkie te towary niemieckie, gdzie udział surowca zagranicznego przewyższa 20% (dotychczasowa granica 25%), chyba, że odnośna nadwyżka zostanie zapłacona w dewizach.

Zasadniczo są prywatne interesy kompensacyjne tylko o tyle dopuszczalne, o ile nie tamują dopływu dewiz do Banku Rzeszy. Wywóz, wchodzący do rozrachunku, musi zatem być „dodatkowy“ w tym sensie że za dewizy nie może być dokonany, ale tylko w drodze wymiany. Szczególnie ostre badanie tej okoliczności jest polecone w wypadkach, gdy interes wywozowy jest już zawarty.

Kompetencja urzędów dewizowych w sprawach prywatnych interesów kompensacyjnych zostaje ograniczona do 200.000 RM miesięcznie dla każdej firmy (dotychczas 500.000 RM). Powyżej tej kwoty rozstrzyga Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung.

Pozatem zawiera okólnik przepisy dotyczące krajów pozaeuropejskich, z któremi Niemcy nie mają układów płatniczych lub rozrachunkowych.

Nowy okólnik ma dla stosunków polsko-niemieckich znaczenie niewielkie, gdyż układ rozrachunkowy z 4. XI. 1935 wyklucza w art. 14 zasadniczo nowe tranzakcje kompensacyjne, uzależniając je od zgody obydwóch komisyj Rządowych. Natomiast dla oceny rozwoju niemieckiej reglamentacji towarowo - dewizowej stanowi on bardzo charakterystyczny przyczynek.

ZNAKOWANIE JAJ ZAGRANICZNYCH PRZY IMPORCIE DO PALESTYNY.

W urzędowej „Palestine Gazette“ Nr. 560, z dn. 2 stycznia 1936 r. zostały ogłoszone nowe przepisy, regulujące wwóz jaj kurzych i kaczych do Palestyny.

Według tych przepisów jaja kurze i kacze importowane do Palestyny winny mieć na skorupie każdej sztuki napis wskazujący kraj pochodzenia. Nazwa kraju winna być wypisana atramentem w sposób widoczny i nie dający się wytrzeć, literami łacińskiemi, wysokości conajmniej 2 mm.

Przepisy wchodzą w życie z dniem 16 lutego 1936 r.

Jednocześnie odwołano przepisy o wwozie jaj do Palestyny, ogłoszone w „Palestine Gazette“ Nr. 543, z dnia 17. X. 1935 r. Według przepisów z dnia 17. X. 1935 r. każda sztuka musiała mieć napis „importowane“ w jednym z trzech oficjalnych języków Palestyny, tj. angielskim, hebrajskim lub arabskim.

PRZEPISY O IMPORCIE DROBIU DO PALESTYNY.

W urzędowej „Palestine Gazette“ Nr. 553. z dn. 28. XI. 1935 r. zostały ogłoszone no-

we przepisy regulujące import drobiu do Palestyny drogą morską, kolejową lub motorową, których ważniejsze ustępy, w tłumaczeniu na język polski, zawierają co następuje:

Importer drobiu do Palestyny drogą morską winien przedstawić:

1. świadectwo naczelnego Weterynarza rządu palestyńskiego, zezwalające na przywóz drobiu;

2. świadectwo rządowego weterynarza z danego okręgu kraju pochodzenia, stwierdzające, że:

a) na trzy miesiące przed wysłaniem transportu w okolicy tej nie grasowała żadna choroba drobiu, jak np. typhoid, cholera, ospa lub też inna choroba zakaźna;

b) transport drobiu był wysłany do portu załadowania, na wozach, które zostały dezynfekowane pod nadzorem okręgowego weterynarza rządowego.

3. Świadectwo weterynarza rządowego w porcie załadowania, stwierdzające, że drób został przez niego zbadany na 24 godziny przed załadowaniem, i że żadna sztuka nie jest dotknięta jakąkolwiek chorobą drobiu.

4. Świadectwo najbliższego konsulatu brytyjskiego, uwierzytelniające podpisy okręgowego weterynarza rządowego oraz weterynarza portu załadowania.

Świadectwa wymienione pod 2a i 2b winny zawierać ilość sztuk drobiu oraz kojców danego transportu.

Drób winien być wyładowany w porcie haifskim lub jaffskim i natychmiast przewieziony przez właściciela do jego pomieszczeń, uznanych za stosowne przez weterynarza rządowego, gdzie ma być przetrzymany w izolacji lub też zarznięty stosownie do odpowiednich przepisów. Jeśli właściciel drobiu nie przewiezie transportu do swych pomieszczeń w ciągu okresu wyznaczonego przez oficera inspekcyjnego, wówczas oficer inspekcyjny może zarządzić przewóz transportu do jakiegokolwiek pomieszczenia uznanego przez niego za odpowiednie, na koszt i ryzyko importera.

Ogólne przepisy postanawiają:

Naczelny lekarz weterynaryjny może w każdej chwili odwołać udzielone zezwolenia wwozu.

Okazy rasowe i przeznaczone do hodowli rasowego ptactwa winny ponadto mieć świadectwo wydane przez rządowego weterynarza kraju pochodzenia, stwierdzające, że na 21 dni przed zaokrętowaniem nie stwierdzono u nich „baccillary white diarrhoea". Okazy rasowe, przeznaczone do hodowli, z chwilą przybycia do Palestyny będą przetrzymywane w izolacji w pomieszczeniach importera i badane na „white diarrhoea" przez 90 dni od czasu pierwszego badania tej choroby w kraju pochodzenia. Jaja znoszone przez te okazy nie będą mogły być używane do wylęgiwania, zanim drób nie zostanie zbadany na powyższą chorobę.

Drób importowany do Palestyny i przewieziony do pomieszczeń importera będzie albo przetrzymany w kwarantannie sześciodniowej, licząc od dnia przybycia do tych pomieszczeń i następnie puszczony lub też zarznięty i oskubany w ciągu 21 dni od daty przybycia do tych pomieszczeń, za uprzednim zezwoleniem rządowego weterynarza. Opierzenie i wnętrzności będą spalone lub zakopane. Jeśli w ciągu okresu kwaratanny zdarzy się wypadek choroby, wówczas każda sztuka drobiu dotknięta chorobą lub też podejrzana o chorobę, będzie spalona lub zakopana. Reszta ptactwa będzie zarznięta, oskubana w pomieszczeniach i sprzedana dla konsumcji po uprzednim zezwoleniu weterynarza rządowego. W razie nieotrzymania zezwolenia, drób będzie również spalony lub zakopany.

Opierzenie i wnętrzności zostaną spalone.

Pomieszczenia przeznaczone na kwarantannę importowanego drobiu, winny być po wypuszczeniu drobiu dezynfekowane na rachunek importera. Kojce, w których został importowany drób, nie mogą być zabrane z pomieszczeń importera bez uprzedniego zezwolenia oficera inspekcyjnego i dezynfekcji.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 STYCZNIA 1936 R.

AUSTRJA. Z dn. 14. I. 36 weszło w życie nowe zarządzenie w sprawie zakazów przywozu do Austrji. Zarządzenie obejmuje poz. 32 ryż również łuszczony, poz. 321 a szkło stołowe, z poz. 409a pługi i ich części, poz. 414a 3 blachy i płyty z cynku, z poz. 438 motory spalinowe, z poz. 439a i d2 — części pługów, z poz. 440 b. — używane krosna tkackie, z poz. 440 d — używane maszyny przędzalnicze i pończosznicze, poz. 442 — maszyny elektryczne, poz. 523 b — farby ołowiowe, z poz. 527 roztarte farby ołowiowe. Przywóz bez specjalnego pozwolenia jest niedozwolony.

Przy wwozie polskich towarów do Austrji nie są wymagane żadne zaświadczenia dewizowe. W Austrji regulowanie zobowiązań wobec zagranicy odbywa się w t. zw. prywatnym clearingu, pod kontrolą austrjackiego Banku Narodowego. Dewizy w prywatnym clearingu nabyte, mogą być przekazane przez każdy autoryzowany bank, pod warunkiem wykazania Bankowi Narodowemu legalności importu (faktura dostawcy, list przewozowy i dokumenty celne). Kurs w prywatnym clearingu jest o około 28% wyższy od teoretycznego złotego parytetu szylinga. W relacji do złotego oznacza to około 101 szyl. za 100 złotych.

9 stycznia br. ukazało się rozporządzenie zwalniające od cła, w myśl zawartego porozumienia z Grecją z 7 tegoż miesiąca br., wszelkie druki propagujące ruch turystyczny w Grecji.

30 grudnia ub. r. ukazało się rozporządzenie o handlu wodami mineralnemi.

BELGJA. Rozporządzenie z 23 stycznia br. podwyższa opłaty akcyzowe od lekkich i półciężkich olei mineralnych wyrabianych w Belgji.

BUŁGARJA. Wobec zauważonego szmuglu walutowego wydano dyspozycję, w myśl której paszporty

i wizy wyjazdowe będą wydawane tylko wtedy, gdy Bank Narod. poświadczy, że dewizy zagraniczne zostały nabyte w Banku Narod.

Rozporządzenie ogłoszone 20 stycznia br. obniża akcyzę od oleju gazowego (Gasoil).

CZECHOSŁOWACJA. W związku z niedość korzystnem kształtowaniem się eksportu półfabrykatów włókienniczych do państw clearingowych, a jednoczesnym wzrostem wywozu przędzy, przystąpiło Min. Handlu do skontyngentowania wywozu przędzy do państw clearingowych. Na rok 1936 ustalono następujące kontyngenty wywozowe: przędza bawełniana z poz. 183 — 187 kontyngent mies. 8,5 milj. Kc., przędza lniana 1,6 milj. Kc. Kontyngenty ustanowiono dla Rumunji, Jugosławji, Bułgarji i Austrji. W stosunku do r. 1935 ograniczenie wywozu przędzy bawełnianej wynosi 30%.

Dodatkowe porozumienie belgijsko-czechosłowackie, które weszło w życie 1 stycznia br., przewiduje zniesienie bezcłowego wwozu makuchów oleistych oraz zniżkę cła na zszywane kawałki skór zamszowych (t. zn. skórki do czyszczenia).

Cło na niektóre instrumenty muzyczne i ich części zostało obniżone na zasadzie porozumienia z Niemcami z 30 grudnia ub. r.

Rozporządzenie z 21 stycznia br. zwalnia od obowiązku rejestracji (Meldepflicht) znaczną liczbę towarów dotychczas podlegającą temu obowiązkowi przy wwozie do Czechosłowacji.

DANJA. 4 i 18 stycznia br. zostały ponownie ustalone opłaty wwozowe od zbóż i wyrobów zbożowych, ulegając w większości pewnej zwyżce w porównaniu ze stanem dotychczasowym.

22 stycznia br. ustanowiona została opłata od mąki z lucerny (Luzernenmehl).

FINLANDJA. Z początkiem bieżącego roku, podobnie jak w latach poprzednich, taryfa finlandzka uległa zmianom, podanym w dziale raportów w Nr. 1 i 2 Inf. Eksport. z r. b.

FRANCJA. Ministerstwo Handlu udzieliło wyjaśnień w sprawie clenia próbek towarów skontyngentowanych.

Okólnik z 19 grudnia ub. r. omawia sprawę wątpliwości taryfikacyjnych przy cleniu naczyń zawierających płynne środki do czyszczenia metali.

Dekret z 8 stycznia br. zawiera postanowienie o znakowaniu jedwabiu.

Okólnik z Generalnej Dyrekcji Ceł ogłoszony 17 stycznia br. ustala na 2% podatek obrotowy od szelaku przywożonego z Niemiec.

Dekret z 19 stycznia br. ponownie wprowadza ograniczenia kontyngentowe dla przywozu łososiowatych (we wszelkiej postaci).

Journal Officiel z 19 stycznia br. podaje zmiany, jakim ostatnio uległ wykaz towarowy taryfy celnej. Zmiany dotyczą między innemi koronek oraz tabliczek ogłoszeniowych drewnianych.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Reunion.** Dekret z 5 stycznia br. zatwierdza zmiany stawek celnych postanowione decyzją Rady Generalnej Reunionu z 11 czerwca 1935 r.

HISZPANJA. Centrala Dewiz zamierza uruchomić w Marokko Hiszpańskiem i w Tangierze urzędy kontroli dewiz, by w ten sposób rozciągnąć reglamentację obrotu dewizowego na te tereny, a jednocześnie uniknąć ucieczki kapitałów zagranicę z Hiszpanji, co, jak stwierdzono, miało przez te terytorja coraz większy zakres. Pokrywanie czeków i weksli opiewających na obce waluty może mieć miejsce tylko wtedy, o ile będzie na to pozwolenie Centrali Dewiz w Madrycie.

HOLANDJA. Rozporządzenie ogłoszone 6 stycznia wyłącza z pod ograniczeń kontyngentowych przywóz papieru gazetowego (46—59 g wagi na m. przynajmniej 75% miazgi drzewnej).

IRLANDJA. Zostało zniesione cło wyjątkowe w wysokości 5 sh od tony, pobierane przy wwozie węgla angielskiego.

Od 18 stycznia br. weszły w życie zmiany stawek celnych na naczynia stołowe z gliny, glazurowane, oraz na zabawki drewniane i zabawki t. zw. miękkie (soft toys), jednakże niewyrabiane z gumy.

JUGOSŁAWJA. Minimalne cło na wagony towarowe zostało obniżone, na przeciąg roku z 30% na 5%.

MEKSYK. Rozporządzenia z 13 i 18 listopada ub. roku wprowadzają zmiany stawek celnych na części radjoaparatów, oprawki i rączki drewniane, papier odbitkowy, blachę, sole i produkty chemiczne o bazie kwasowej lub mineralnej, pasy napędowe, pojazdy zaopatrzone w pneumatyki, piłki gumowe oraz na instrumenty i aparaty naukowe oddzielnie niewymienione w taryfie.

NORWEGJA. Rząd wniósł do Parlamentu projekt ustawy o obniżeniu o 50% dotychczasowego cła na jabłka.

Od 1 stycznia br. została obniżona do 0,55 za 100 kg opłata wwozowa od paszy treściwej.

Według obwieszczenia norweskiego departamentu ceł zostały pod pewnemi warunkami zwolnione od podatku obrotowego części maszyn (wwiezione bezpłatnie dla zastąpienia poprzednio wwiezionych) tlenki i farby, laki, boraks, klej emaljowy oraz tlenek cyny.

PALESTYNA. 22 stycznia br. wprowadzone zostały liczne podwyżki taryfy celnej, obejmujące między innemi następujące artykuły: wiadra metalowe, szereg wyrobów z żelaza lanego jak np. rury, drut, gwoździe, nity, śruby, siatki druciane, meble, wyroby z wełny i bawełny merceryzowanej, ubiory damskie, koszule, trykotaże oraz wyroby dziane. Jednocześnie zwolnieniu od cła uległo kilka artykułów, a wśród nich terpentyna, parafina oraz ołów w sztabach.

RUMUNJA. Według orzeczenia Urzędu Dewizowego pozwolenia przywozowe dla towarów, których płatność regulowana ma być w późniejszych okresach czasu, mają być udzielane tylko wyjątkowo, gdyż Urząd stanął na stanowisku, że płatności za te towary pokrywane są często w drodze obchodzenia ustawowych przepisów dewizowych.

Rumuński Bank Narod. postawił do dyspozycji importerów na 1 kwartał 1936 r. kwotę 2,3 miljardów lei przeznaczoną zarówno dla dewiz słabych, jak i mocnych. Wydawanie pozwoleń rozpoczyna się 28. I. 36. Dla przywozu z krajów o słabych dewizach kontyngenty importowe są większe niż dla krajów o mocnych dewizach. Stanowisko B-ku Narod. wobec tranzakcyj kompensacyjnych jest negatywne ze względu na to, że obejmują one w zakresie eksportu artykuły takie, jak zboża, drzewo i naftę, których wywóz mógłby przynosić efektywne dewizy silne.

Do przeprowadzania tranzakcyj dewizowych dopuszczono w Rumunji 16 banków, mianowicie: 1) Banca Anglo-Cehoslovaca si de Credit in Praga, Bukareszt, 2) Banca Comerciala Romana, Bukareszt, 3) Banca Comerciala Italina si Romana, Bukareszt, 4) Banca de Credit Roman, Bukareszt, 5) Bank of Roumania Ltd., Bukareszt, — 6) Banca Romaneasca, Bukareszt, 7) Banka Urbana, Bukareszt, 8) Societatea Bancara Romana, Bukareszt, 9) Banca Cerealistilor Bukareszt 10) Banca Chrissoveloni, Bukareszt, 11) Allgemeine Sparkasse, Kronstadt, 12) Banca Bessarabiei, Kiszyniów, 13) Banca Centrala pentru Industrie si Coment, Klausenburg, 14) Allgemeine Sparkasse, Hermannstadt, 15) Banca Albina, Hermannstadt, 16) Banca Timisoarei, Temesvar.

Prawdopodobnie lista ta będzie jeszcze uzupełniona.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się decyzje Trybunału Celnego w sprawie taryfikacji pasów z dru-

tu żelaznego do wiązania pak towarowych, skóry tłoczonej, gutaperki nieobrobionej oraz pudełek aluminjowych.

SZWECJA. Generalna Dyrekcja Ceł wyjaśniła taryfikację stalowych butli, gotowych do napełniania gazem acetylenowym.

TUNIS. 3 stycznia br. został ogłoszony jako obowiązujący na terytorjum Tunisu — dekret francuski z 22 października ub. r. zwalniający niektóre rodzaje obuwia od dopłat celnych.

WĘGRY. W myśl rokowań przeprowadzonych z Czechosłowacją i Rumunją ma być przeprowadzona „trójkątna" kompensata, mianowicie Czechosłowacja odstępuje Węgrom swoje wierzytelności rumuńskie, które mają być pokryte przez dostawy tłuszczów wieprzowych z Węgier do Czechosłowacji, zaś Rumunja dostarczy do Węgier 2.400 wagonów kukurydzy, co będzie pokryte z wierzytelności odstąpionych przez Czechosłowację.

Z dniem 15 I. 36 obroty płatnicze między Węgrami i Jugosławją oparte będą na systemie dewizowo-kompensacyjnym, wynikającym z układu z 5. 12. 35 r. Ze strony węgierskiej będą przeprowadzane przez trzy banki, przyczem należności jugosłowiańskie będą wpłacane do banków, będących korespondentami tych instytucyj węgierskich. Ustalanie kursu następować będzie codziennie. „Aufgeld" zanotowany poraz pierwszy w dniu 15. I. 36 wynosił 46,50% przy kupnie dinarów i 45% przy sprzedaży. Różnica 1,5% ma być utrzymana stale.

W dniu 21. I. 36 ukazało się rozporządzenie wprowadzające zakaz przywozu wszelkich papierów wartościowych zarówno krajowych jak i zagranicznych. Zarządzenie reguluje również sprawę płatności kuponów. Pozatem określa warunki płatności długów zagranicznych w pengö. Dłużnik zobowiązany jest uiścić równowartość długu z tytułu dostawy towarów łącznie z prowizją, kosztem frachtów itp. — w pengö, według kursu dewiz dnia poprzedniego z doliczeniem „Aufgeldu". Zapłata może nastąpić tylko za zezwoleniem Banku Narodowego na konto zamknięte wierzyciela w banku autoryzowanym.

Rozporządzenie z 11 stycznia br. przewiduje bezcłowy wwóz nasion buraków pastewnych. Szczegółowe postanowienia w tej sprawie mają zostać ogłoszone w drodze nowego rozporządzenia.

WIELKA BRYTANJA. Jugosławji zostały przyznane zwiększone kontyngenty o zniżonych stawkach celnych na przywóz jaj, indyków, kurcząt i słoniny.

Wwozowa opłata wyrównawcza od mąki pszennej została ustalona na 16,8 d od hdwt, z mocą wsteczną od 3 listopada ub. r.

Z mocą wsteczną od 3 listopada ub. r. obowiązuje nowa stawka opłaty wyrównawczej od mąki pszennej importowanej (16,8 d od hdwt).

Ukazało się rozporządzenie zmieniające ograniczenia kontyngentowe dla wwozu bekonów.

Przyznane zostały Jugosławji zwiększone kontyngenty przywozowe z jednoczesnem obniżeniem stawek celnych na następujące artykuły: jaja, indyki, kurczęta oraz na słoninę.

WŁOCHY. Od 1. bm. zostały ustalone nowe stawki podatku obrotowego od namiastek kawy, od budulca żywicznego oraz esencyj z owoców południowych.

Podane zostały do wiadomości nowe przepisy o wwozie maszyn i wyrobów metalowych.

Ograniczenie przywozu stosowane wobec krajów stosujących sankcje zostały rozciągnięte z dniem 11. 12. 35 r. na przywóz z Tunisu i Syrji.

Począwszy od 31. 12. 35 r. wymagane są świadectwa pochodzenia przy imporcie wszelkich towarów do Włoch.

Dekretem z 5. 12. 35 r. z mocą obowiązującą od 17. 12. 35 r. zostało zniesione cło na olej smołowy używany do przeróbki rud ołowianych i cynkowych (poz. ex 645).

Z. S. S. R. Według ostatniego zarządzenia od dnia 20. I. 36 r. zabroniony jest wywóz towarów sowieckich do tych krajów, których ustawodawstwo dewizowe uniemożliwia uzyskanie zapłaty lub swobodne dysponowanie płatnościami z tytułu importu sowieckiego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma indyjska pragnie zająć się wprowadzeniem towarów polskich na rynek tamtejszy. E/32937/21/Ch.

Agent, mający siedzibę na Wyspach Kanaryjskich, zainteresowany jest objęciem przedstawicielstw polskich eksporterów. E/31783/21/Ch.

Poważna firma argentyńska pragnie otrzymać zastępstwo na cały szereg towarów pochodzenia polskiego. E/32083/3A/Ch.

Przedstawiciel zainteresowany jest zastępstwem interesów polskich eksporterów na terenie Tunisu. — E/569/3R/Ch.

Firma syryjska poszukuje przedstawicielstw w zakresie rozmaitych artykułów, jak: pończochy, berety, szaliki wełniane, bawełniane i dziane, kapelusze filcowe i słomkowe, stożki filcowe, skarpetki, kołdry wełniane i półwełniane, kapy na łóżka, cwelichy bawełniane, tkaniny krawatowe, koszulowe, podszewki, tkaniny meblowe, sznurki, chusteczki na szyję wełniane i bawełniane, przędza bawełniana, lniana i wełniana czesankowa, skóra boxcalf na wierzchy do obuwia, rękawiczki skórkowe i trykotowe, wełna trykotowa, bielizna trykotowa, wełniana, bawełniana, z jedw. szt., popelina baweln., pullowery, swetry, firanki, dywany, tkaniny ubraniowe, paltowe, płótna bawełniane, tiule i t. p. P/1092/4E/M.

Firma angielska interesuje się importem z Polski dykty. P/1090/40/C.

Firma palestyńska poszukuje przedstawicielstwa firm polskich z branży drzewnej. P/1096/21/C.

Szereg firm chińskich interesuje się importem papieru z Polski. P/1955/9/Ż.

Poważna firma francuska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami prostego mydła do prania celem dostaw dla krajów Afryki Zachodniej. — P/1466/47/Ż.

Fabryka perfum w Capetown (Unja Płdn.-Afryk.) interesuje się dostawami z Polski wszelkiego rodzaju butelek, słoików i flakonów. P/1239/3B/Ż.

Firma w Aleksandrji interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż między innemi: papierniczej, chemicznej itp. 1403/3M/Ż.

Firma angielska poszukuje dostawców szkła szybowego. 1429/63/Ż.

Firma w Hamburgu interesuje się importem konsumcyjnego alkoholu etylowego do Ameryki Południowej. 1434/47/Ż.

Firma agenturowa w Capetown interesuje się importem z Polski różnych artykułów, jak wyroby szklane wszelkiego rodzaju, bibułka papierosowa i inne. 562/63/Ż.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów sanitarnych oraz wanien żeliwnych emaljowanych. — P/1103/21/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem sprężyn do mebli. P/1107/44/Ro.

Istnieją możliwości zbytu sierpów, łopat i motyk na rynku marokkańskim. P/1229/44/Ro.

Na rynku kolumbijskim istnieją możliwości zbytu następujących artykułów: siatki metalowe, blachy cynkowe i miedziane, drut kolczasty i zwykly, rury żelazne, galwanizowane. P/953/44/Ro.

Firma angielska interesuje się eksportem do Rodezji naczyń emaljowanych i pragnie nawiązać kontakt z producentami polskimi. P/1421/21/Ro.

Firma w Bogocie pragnie nawiązać stosunki z firmami polskiemi celem sprzedaży na rynku kolumbijskim następujących artykułów: siatek metalowych, blach cynkowych i miedzianych, drutu kolczastego i zwykłego, rur żelaznych galwanizowanych. P/953/44/Ro.

Firma brazylijska interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/1639/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

WYJAŚNIENIA W SPRAWIE SPORZĄDZANIA INWENTURY.

W odpowiedzi na zapytanie naszej Izby — Izba Skarbowa w Grudziądzu wyjaśniła, że sprawa sporządzania inwentury z natury raz na dwa lata (§ 57 p. 2 rozp. wyk. do Ord. podatk.) dotyczy jedynie ksiąg uproszczonych, a nie ksiąg prawidłowych. Sporządzanie inwentury raz na dwa lata przy uproszczonych księgach handlowych nie wymaga specjalnego zezwolenia władz skarbowych. Konieczność sporządzania inwentury raz na dwa lata wypływa jedynie z organizacji przedsiębiorstwa. Właściciele przedsiębiorstwa, korzystający z tego przepisu, winni wykazać się posiadaniem na składzie znacznej ilości różnorodnych, a drobnych towarów, powodującej trudności w sporządzaniu inwentury z natury rok rocznie.

Wobec możliwości zakwestjonowania przez władze skarbowe niesporządzania corocznej inwentury w wypadkach nieuzasadnionych, Izba Skarbowa uprasza o informowanie sfer handlowych w tym sensie, że przepis § 57 rozp. wyk. do Ord. Podatk. odnosi się tylko do ksiąg uproszczonych, sporządzanie zaś inwentury raz na dwa lata winno być przeprowadzane rzeczywiście tylko w wyjątkowych wypadkach.

WYSTAWY I TARGI

TARGI POD NAZWĄ „WORLD TWO-WAY TRADE FAIR" W NOWYM YORKU.

W maju 1936 r. ma odbyć się w New Yorku w gmachu Zarządu Portu wystawa — targi pod nazwą „World Two-Way Trade Fair", zainicjowana przez amerykańskie sfery eksportowe oraz niektóre działy wielkiego przemysłu zainteresowane w zwiększeniu eksportu ze Stanów Zjednoczonych. Weźmie w niej udział szereg największych firm amerykańskich, jak General Motors Corporation, International Machine Tool Co., które są faktycznie inicjatorami tej imprezy. Jednocześnie Komitet Targów zabiega o udział w nich szeregu krajów europejskich, a także i Ameryki Południowej.

Z uwagi na obecną politykę handlową Stanów Zjednoczonych spodziewać się należy, że Targi te będą miały duże znaczenie dla handlu międzynarodowego, którego rozwój stanowi poważną troskę tutejszych sfer politycznych i ekonomicznych, pozatem budzą one duże zainteresowanie sfer eksportowych i importowych. Zadaniem Targów ma być wyjaśnienie społeczeństwu amerykańskiemu konieczności rozwoju stosunków handlowych z krajami zagranicznemi i importu jako warunku rozwoju eksportu amerykańskiego, zmniejszenia bezrobocia i zwiększenia siły nabywczej kraju. Myśl tę zawiera sama nazwa Targów „World Two-Way Trade Fair". Inicjatorzy Targów jako ich główne zadanie uważają pokazanie poszczególnych towarów, które kraje zagraniczne pragną eksportować do Stanów Zjednoczonych, a z drugiej strony mają one przedstawić zagranicy możliwości eksportowe najważniejszych gałęzi przemysłu amerykańskiego.

Konsulat Generalny R. P. w Nowym Yorku opracowuje sprawę ewentualnego przystąpienia Polski do wystawy w porozumieniu z Izbą Handlową Amerykańsko - Polską.

SKUTKI WAHAŃ CEN SUROWYCH SZPROTÓW.

Przypuszczenie, że przy zmianach cen i konjunktur sprzedaży zawsze ktoś zarabia (gdyż co jedni tracą, to inni zyskują) nie zawsze ma słuszność. Są zmiany cen, które przynoszą tylko nieznaczne zyski, powodując jednocześnie olbrzymie straty, dotyczące licznych zaiteresowanych i hamując liczne tranzakcje samą nawet tylko groźbą swego zaistnienia.

Do zmian szkodliwych, wywołujących duże, głęboko sięgające i szeroko rozłożone straty przy stosunkowo nikłych zyskach grup spekulantów należą nieregularne i nieobliczalne wahania cen jakiegokolwiek objektu towarowego, z pieniądzem obiegowym włącznie. Pamiętamy jeszcze zgubne skutki wahań walutowych, uniemożliwiających wszelką ścisłą kalkulację, podrywających zdrowy kredyt, podważających możliwości systematycznej pracy i planowej oszczędności. Nieobliczalne wahania cen towaru uniemożliwiają prawidłową kalkulację jego sprzedaży, a tembardziej sprzedaży z zastosowaniem kredytu: wahania te biją tych, którzy wykonują, przeważnie będąc do tego zmuszeni warunkami — jakiś plan, na korzyść nie mających planu, ludzi przypadku, których rola w danej dziedzinie przemysłowo - handlowej w normalnych stosunkach jest nikła.

Towar łatwopsujący się, jakim jest ryba, podlega przy masowych połowach znacznym wahaniom, zależnie od obfitości połowu i w naszych warunkach zimowych w mniejszym stopniu od popytu. Głównym odbiorcą bowiem u nas są wędzarnie, o zapotrzebowaniu dość stałem, pracujące, gdy połów na to pozwala w całej pełni i ograniczające pracę tylko w razie niedostatecznych połowów.

Różnica pomiędzy zwykłym całorocznym połowem ryb morskich, sprzedawanych na aukcjach rybnych w północno - zachodniej Europie a naszym jedynym masowym połowem przybrzeżnego rybołówstwa — zimowym połowem szprotów polega na tem, że ten ostatni ma w pierwszym rzędzie stałego odbiorcę, który natychmiast konserwuje rybę przez wędzenie i że ten odbiorca nie odrazu zdobywa gotówkę za zakonserwowany towar, lecz kredytuje na nim i w związku z tem poszukuje kredytu u rybaka na surowym szprocie. I w tym to systemie kredytowym wahania cen surowego szprota robią systematycznie ciężkie i demoralizujące wszystkich zaiteresowanych wyłomy.

Jest charakterystyczne, że przy osiągnięciu pewnej dolnej granicy ceny surowca, powiedzmy 4 zł za 50 kg, dalsze wahnięcia, nawet i znaczne, ceny surowego szprota już dla konsumenta nie odczuwają się prawie wcale. Cena szprota wędzonego, w skrzynkach, pozostaje na pewnym poziomie, chociażby cena surowca spadła na pewien czas jeszcze dwukrotnie lub przejściowo podniosła się o 50% i nawet więcej. Nic w tem dziwnego, gdyż pozostałe składniki kalkulacyjne ceny wędzonego szprota w detalu — robocizna, opał, świadczenia, oprocent. inwestycyj przemysłu i obsługa jego zadłużenia, transport i pośrednictwo zostały bez zmiany. Konsument nie odczuwa więc prawie tych wahań, a z dalszej zniżki ceny surowego szprota już nie ma praktycznie żadengo pożytku.

Skutki wahań cen surowego szprota natomiast są niszczące — dla przemysłu wędzarnictwa szprotów. Im większe przedsiębiorstwo i im szerzej zakrojony plan produkcji i sprzedaży — tem zgubniejsze tych wahań skutki. Wahania więc cen surowego szprota podrywają wielki przemysł wędzarniany, uniemożliwiają zwiększenie rozmiarów wędzarnictwa i temsamem hamują zwiększenie konsumcji szprota w kraju.

Rybacy nie są w żadnej mierze zainteresowani w wahaniach cen. Ograniczają one ich możliwości zbytu złowionej ryby, czyli działają zniżkowo i wogóle deprymująco przy obrotach surową rybą. Wahania te w sposób oczywisty komplikują stosunki rybaków z ich odbiorcami wędzarniami. Wielkie wędzarnie przez wahania większe ponoszą straty, szukają od nich obrony w postaci kontraktów, własnych kutrów i t. p. prób zasadniczo ujemnych dla rybactwa, mniejsze wędzarnie poprostu w razie zgubnych wahań cen nie wywiązują się z zobowiązań.

Hurtownicy i dostawcy stoją przed najcięższą próbą i naocznie mogą się przekonać że ostatecznie takie nieopanowane wahania przy zastosowaniu kredytu i równoczesnej dostawie towaru kolejno w różnej cenie uniemożliwiają rozszerzenie hurtu i sprzyjają przypadkowym zarobkom dorywczych pośredników. Ci ostatni — są może jedyni, którzy mogą zarobić na tych wahaniach, jest to jednakże nikła korzyść, społecznie i gospodarczo raczej ujemna, nie równoważąca wymienionych już powszechnych strat, wywołanych przez wahania cen surowca.

Konsument wędzonego szprota niewątpliwie by korzystał w razie usunięcia nadmiernych wahań cen szprota: rozwój dystrybucji, opartej na solidnym kredycie przyczyniłby się do zmniejszenia rozpiętości kosztów handlowych, a więc i spadku cen wędzonego szprota w detalu. Ta cena również obniżyłaby się na skutek szybko rosnącej produkcji wędzonego szprota, który jest do pomyślenia tylko w razie opanowania nadmiernych wahań cen surowego szprota. **KLT.**

— **CENY ŚLEDZI SOLONYCH.** Ceny śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni, notowane w ostatnim tygodniu za całą beczkę, ocloną, (o ile chodzi o beczkę z polskich połowów to wolną od cła) hurtowo, w złotych:

1. Polskie połowy „Mewy“: śledzie Yarmouth matfulls 72, fulls 72, spents 59.

2. Importowane śledzie Yarmouth I trade: small matties 72, matties 76, matfulls 76. Yarmouth ordinary: small matties 68, matties 71, matfulls 71. Szkockie I trade: small matties 65, matties 75, matfulls 75. spents 57. Szkockie crownmatties: matties 70.

3. Matjasy, za dwie półbeczki: Stornoway medium 115, selected 125, large matjes 135. Lerwick medium 110, selected 120.

4. Islandzkie matjasy (oryginalne): nowe 135, stare z r. 1933: 20. Islandzkie nowe t. zw. FAXA: 85.

5. Norweskie: nowe Sloe 40, Sloe matjes 65 jak za 375/425 sztuk tak i za wielkość 450/500 sztuk. Norweskie śledzie cięte „schneideheringe“ nowe 85, stare 40.

— **CENY ŚLEDZI MROŻONYCH I ŚWIEŻYCH IMPORTOWANYCH.** Norweskie śledzie zamrożone 50 kg netto: 15 złotych. Norweskie śledzie świeże w lodzie za 100 kg netto: 32 złote.

— **PRZEWIDYWANE SŁABE POŁOWY POD BORNHOLMEM.** Według horoskopów rybaków, biorących udział w połowach pod Bornholmem, połowy te w najbliższych tygodniach będą bardzo szczupłe. Już obecnie połowy znacznie się zmniejszyły: jeden kuter zebrał zdobycz z pięciu kutrów, przywożąc wszystkiego 4.500 kg dorszy i 500 kg flader.

— **RYBACY ORGANIZUJĄ ZWIĄZEK WŁAŚCICIELI KUTRÓW.** Wobec obecnych trudności przy połowach szprotów wyłoniła się sprawa współdziałania między właścicielami kutrów rybackich (ograniczanie połowów, zakaz połowów itp.) Jak wiadomo właścicielami kutrów są wyłącznie rybacy poza kilkoma kutrami należącemi do wędzarń. W niedzielę 9. bm. odbyło się w Gdyni zebranie organizacyjne kilkudziesięciu rybaków, na którem postanowiono założyć związek właścicieli kutrów i omówiono główne wytyczne opracowywanego statutu tej organizacji. Zakończenie prac organizacyjnych spodziewane jest w ciągu dwu miesięcy.

— **OBRÓT TOWARÓW RYBNYCH W PORCIE HANDLOWYM W STYCZNIU.** Prócz 5.100 ton towarów rybnych, które przeszły przez port rybacki, wyładowano w porcie handlowym 747 ton na co złożyło się: w tonach: śledzie solone: z Holandji 22 ton, z Norwegji 223. Śledzie świeże w lodzie: z Norwegji 168, ze Szwecji 74. Śledzie zamrożone ze Szwecji 11. Tran: z Holandji 152, z Norwegji 22, z Niemiec 6, ze Szwecji 15. Mączka rybna: z Norwegji 5. Dorsze z Danji: 5. Konserw rybnych ogółem 45 ton i tak: z Norwegji 2,3, z Hiszpanji 2,4, z Francji 4 9, z Niemiec 6 4, z Danji 0,5. z Portugalji 22,2, ze Szwecji 3,2, z Marokko 2,5, z Belgji 0,5, z Holandji 0,1. Towar ten przywieziono drobnicą na 31 statkach obcych i 4 statkach polskich.

— **OBROTY POLSKO-GDAŃSKIE W STYCZNIU.** W styczniu b. r. wywieziono z Gdańska do Polski: 393.297 kg ryb podczas gdy do Gdańska dostarczono 5920 kg dorszy z polskich połowów, co stanowi półtora procent gdańskich towarów.

Gdańsk dostarczył do Polski: w kilogramach: ryby świeże: łososie 650, certy 491, leszcze 6.673, śledziki 5.480, inne ryby 17.499 Ryby wędzone: — łososie 832, certy 2.195, flądry 60, szproty 312.905 kg, dorsze 2, śledzie marynowane 130, szproty marynowane 15, węgorze w galarecie 10, szproty w oliwie 45.678, minogi przyprawione 599, konserwy inne 76.

Pozatem Gdańsk otrzymał w ramach umowy handlowej polsko-niemieckiej znaczne możliwości wywozu szprotów świeżych do Niemiec, dokąd co tydzień ładuje się szereg wagonów, co umożliwia pracę ciągłą rybakom gdańskim nawet przy dużych połowach.

(Komun. Portu Rybackiego).

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	17. 2.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	19. 2.
s/s CAPELLA*	24. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	26. 2.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s E. RUSS	15. 2.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	17. 2.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	19. 2.
s/s CAPELLA*	24. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	26. 2.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		ŁOTWA		
s/s MINOS*	17. 2.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	17. 2.
s/s URANUS*	24 2.	co tydzień	s/s URANUS*	24. 2.
		Ryga		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	16. 2.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	19. 2.
	1. 3.	co 2 tygodnie		4. 3.
		LITWA		
s/s FALKEN	16. 2.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	19. 2.
	1. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		4. 3.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	23. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 2.
		co 8 dni		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	23. 2.	**Stockholm — Norrköping**		
		(Żegluga Polska, S. A.)	s/s HUNDVAAG	25. 2.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	23. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 2.
		co 10 dni		
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	19. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	19. 2.
	4. 3.	co 2 tygodnie		4. 3.
s/s BLENDA	24. 2.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	26. 2.
	9. 3.	co 2 tygodnie		11. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	24. 2.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	24. 2.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s HELENE RUSS	15. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s HELENE RUSS	15. 2.
s/s ALEXANDRA	18. 2.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	18. 2.
s/s TCZEW	22. 2.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	22. 2.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s MINOS*	17. 2.
s/s MINOS*	17. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s URANUS*	24 2.	co tydzień	s/s URANUS*	24. 2.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	19. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	20. 2.
	26. 2.	co tydzień		27. 2.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 16. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 16. 2.
	ok. 1. 3.	co 2 tygodnie		ok. 1. 3.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BALDUIN	18. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BALDUIN	18. 2.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s ARA	18. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	17. 2.
s/s URSA	25. 2.	co 2—3 tygodnie	s/s ARA	18. 2.
			s/s URSA	2. 3.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	23. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	27. 2.
		co 2 tygodnie	s/s BALTONIA	20. 2.
s/s BALTONIA*	16. 2.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	16. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	20. 2.
s/s LUBLIN*	23. 2.	co tydzień	s/s LUBLIN*	27. 2.
		Manchester/Liverpool		
s/s MAINE	17. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAINE	17. 2.
s/s UFFE	24. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	24. 2.
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	15. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	15. 2.
s/s MINORCA	22. 2.	co tydzień	s/s MINORCA	22. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s NEREUS	18. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s NEREUS	18. 2.
s/s ARIADNE	25. 2.	co tydzień	s/s ARIADNE	25. 2.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	18. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	19. 2.
s/s PUCK	25. 2.	co tydzień	s/s PUCK	26. 2.
s/s ARIADNE	17. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ARIADNE	17. 2.
s/s PRIAMUS	20. 2.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	20. 2.
s/s FORTUNA	27. 2.		s/s FORTUNA	27. 2.
s/s BUTT	24. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	24. 2.
s/s BUSSARD	5. 3.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s WIBORG	ok. 26. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 26. 2.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	18. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	19. 2.
s/s HEL	25. 2.	co tydzień	s/s HEL	26. 2.
s/s BUTT	24. 2.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	24. 2.
s/s BUSSARD	5. 3.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	5. 3.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s SONGDAL	28. 2.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	25. 2.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	15. 2.
	10. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		29. 2.
		co 2 tygodnie		14. 3.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD	23. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	24. 2.
s/s HALFDAN	8. 3.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	9. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s AUG. SCHULTZE	15. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AUG. SCHULTZE	15. 2
s/s TANGER	1. 3.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	1. 3.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
—		**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MALAGA	29. 2.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
s/s TUNIS	26. 2.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s TUNIS	26. 2.
		PORTY LEWANTU		
s/s NORRUNA m/s BIRKALAND*	25. 2. 29. 2.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s BIRKALAND*	3/5. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV s/s SONGDAL	6. 2. 28. 2.
s/s SARMACJA*	19. 2.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA*	21-24. 2.
		B. Porty dalsze		
s/s SCANYORK* s/s CLIFFWOOD* s/s ARGOSY*	22. 2. 6. 2. 13. 3.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANSTATES* s/s SCANMAIL*	18. 2. 24. 2.
m/s PIŁSUDSKI*	25. 2. 21. 3.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2. 28. 3.
s/s AUG. SCHULTZE s/s TANGER	15. 2. 1. 3.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE s/s TANGER	15. 2. 1. 3.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN m/s SUECIA	18. 2. 9. 3.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo. Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie		
s/s MERCATOR s/s BORE VIII s/s NAVIGATOR	23. 2. 13. 3. 27. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AURA s/s EQUATOR	18/20. 2. 28. 2.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
—	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 2.
m/s HAMMAREN 26. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON 22. 2. s/s PROTESILAUS 14. 3.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON 28/29. 2.
m/s TOLEDO 16. 2. m/s TAMPA 19. 2. m/s STUREHOLM 5. 3.	PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TROLLEHOLM 15. 2. m/s TOLEDO 16. 3.
s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

16 lutego:

s/s AMERICAN PRESS lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.

s/s BORE IX lin. z Rio, Santos, B. Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.

m/s TOLEDO lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.

m/s ERNA z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s FALKEN lin. z Rygi, Kłajpedy, Liepaji dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s BALTONIA, lin. z Londynu z pas. i towarami dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. z Hull z pas. i towarami dla wyładowania, Polbrit.

17 lutego:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegl. Polska.

s/s CITY OF WELLINGTON lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zach. Norwegji, Bergenske.

s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.

s/s MAINE lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s LUDWIG z drobnicą, Behnke & Sieg.

s/s SPRÖIT po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s BORGA po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.

s/s TORO po węgiel, PAM.

s/s GLUCKAUF po węgiel, PAM.

s/s DAGMAR po węgiel, MEW.

s/s KURLAND po węgiel, PAM.
s/s STINA po węgiel, PAM.
s/s ERNESTO po węgiel, Polrob
s/s WILNO po węgiel, PAM.

18 lutego:

s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ład. i pas. do Londynu, P. Z. K. B.
s/s BRISK lin. ze wsch. Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich dla ład. do N. Yorku, A. S. L.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s NEREUS lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Rio, Santos, B. Aires dla wyładowania, PAM.
s/s ARA lin. z zach. Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s OLAF BERGH z fosfatami, Behnke & Sieg.
s/s TORBRAND z ład. świeżych i mrożonych śledzi, Bergenske.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ład. i pas. do Hull, Polbrit.

19 lutego:

s/s SARMACJA lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z Göteborg/Malmö dla wyład. i ładowania, Bergenske.

20 lutego:

m/s TAMPA lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s AURA lin. dla ładowania do Rio, Santos, B. Aires, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s CILTVAIRA po bunker, PAM.

21 lutego:

s/s SARMACJA po ładunek do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.
s/s IWAR po węgiel, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.

22 lutego:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyład., American Sc. Line.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s MINORCA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s LORENZ L. M. RUSS lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s HUNDVAAG lin. z Norrköping/Stockholm dla wyładowania i ładowania, PAM.

23 lutego:

s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.
s/s MERCATOR lin. z Rio, Santos, B. Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. z Kłajpedy i Stockholmu dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Londynu dla wyładowania, Polbrit.

24 lutego:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s SKJÖLD lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s URANUS lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s BLENDA z portów zach. Szwecji dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s EGON lin. z portów zach. Szwecji dla wyładowania i ładowania, Behnke & Sieg.
s/s GLUCKAUF po węgiel, Bergenske.

25 lutego:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pas. i towarami, Gd. Am. L. Żeglugowe.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i ładowania, i po emigrantów, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s LECH lin. z Gdańska po pas. i tow. do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po pas. i tow. do Hull, Polbrit.
s/s URSA lin. z zach. Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s NORRUNA lin. z portów Lewantu, dla wyładowania, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. ze wsch. Norwegji dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s CALEDONIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich Bergenske.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s POLARIS po węgiel, PAM.

26 lutego:

m/s HAMMAREN lin. z portów połudn. i zach. Afryki dla wyład., Bergenske.
s/s JOLLEE lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s TUNIS lin. z portów hiszpańskich dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

DWULETNI DOROBEK GDYŃSKICH AUKCYJ OWOCOWYCH.

Polscy kupcy hurtownicy owocowi skwapliwie skorzystali z możliwości, jaką im Gdynia nadarzyła, by uwolnić się w tej gałęzi handlu od zbytecznego obcego pośrednictwa, wykorzystującego zręcznie brak bezpośrednich stosunków handlowych między naszymi kupcami a plantatorami i eksporterami zagranicznymi.

Gdynia, łącząc nasz kraj siecią dróg morskich z rynkami produkcji stworzyła nowe, dogodne warunki dla rozbudowy naszego handlu owocowego.

Sfery kupieckie, jak już zaznaczyliśmy, żywo zainteresowały się nowym bądź co bądź dla nich terenem pracy, tembardziej, iż stare formy były przez wszystkich niechętnie tolerowane. Najbardziej bowiem odczuwano zależność od obcych — zagranicznych pośredników, którzy pobierając dowolnie wysokie prowizje uczynili z owocu artykuł nie pierwszej potrzeby, lecz wręcz luksusowy, co w rezultacie było powodem znikomej konsumcji w Polsce w porównaniu z innemi krajami.

Otrzymując możliwość bezpośredniego sprowadzania owoców południowych i egzotycznych przez port gdyński, zdawali sobie polscy kupcy sprawę z wielu trudności, jakie będą musieli pokonać, zanim współpraca z eksporterami i rynkami zagranicznemi wejdzie na normalne tory.

Trudności te były bardzo poważne. Przedewszystkiem nie mieliśmy regularnych linij okrętowych, łączących nasz port z głównemi portami załadowczemi, o rychłem zaś uruchomieniu odpowiednio rozgałęzionej sieci połączeń okrętowych narazie nie mogło być mowy wskutek braku dostatecznej liczby tonażu, wymaganego przez zainteresowanych armatorów. Nie zapominajmy też, że owoc południowy i egzotyczny znajdował się u nas na liście delikatesów i roczny import do Polski był bardzo skromny. Nie mniejszą trudnością niż brak połączeń okrętowych, były niewielkie możliwości finansowe naszych kupców owocowych, a wreszcie brak orjentacji u zagranicznych eksporterów o naszym rynku i o naszych kupcach.

Jeżeli do tego wszystkiego dodamy jeszcze nieuregulowanie rynku wewnętrznego, brak dobrych obyczajów wśród elementu kupieckiego, brak ogólnie przyjętych uzansów, to będziemy mogli wyrobić sobie pojęcie o naszym handlu owocowym z przed 1930 roku, a więc do czasu rozpoczęcia organizacji gdyńskiego rynku owocowego.

Wybitniejsze jednostki spośród kupców owocowych, poznawszy organizację omawianej gałęzi handlu w innych państwach, postanowiły wprowadzić polski handel owocowy na nowe tory, oczywiście w porozumieniu z czynnikami oficjalnemi i samorządem gospodarczym w oparciu o Gdynię. Wierzono jednak, że rozpoczynając okres żmudnej pracy nad stworzeniem nowych podstaw rodzimego handlu owocowego, osiągnie się rychło konkretne rezultaty, tembardziej, że poczynaniom tym towarzyszyła zdecydowana pomoc samorządu gospodarczego.

W Polsce do roku 1930 było właściwie tylko dwa ogniwa w handlu owocowym, t. j.: był kupiec - detalista i kupiec - hurtownik, brak zaś było kupca - importera, którego zastępował zagraniczny pośrednik, osiadły w obcym porcie. Przytoczona gradacja wyrażała się w praktyce przeważnie w możliwościach finansowych każdej grupy kupieckiej. Detalista ograniczał swe obroty z konieczności do zakupu od jednej do kilku skrzyń lub innych jednostek towaru, hurtownik operował w granicach kilkuset jednostek, w rzadkich wypadkach w granicach partyj wielowagonowych, a importer, sprowadzając ładunki okrętowe utrzymywał bezpośredni kontakt z plantatorem lub eksporterem. Niestety tej ostatniej kategorji kupców nam brakowało. Importer, jako najwyższy szczebel w hierarchji handlowej, jest istotnie najważniejszym czynnikiem, odgrywającym rolę regulatora w każdej dziedzinie handlu.

O tem, ażeby poszczególni grossiści polscy w branży owocowej, którzy przenieśli swoją działalność do Gdyni w latach 1929 — 1932, mogli w szybkiem tempie stać się poważnymi importerami, wobec istniejących trudności w wymianie międzynarodowej, nie można było mówić. Proces ten mógł, a nawet musiałby trwać dziesiątki lat, co było nie do przyjęcia, gdyż jaknajszybsze wykorzystanie wspaniale urządzonego portu gdyńskiego zmuszało nas do kroków i czynów radykalnych, przedsiębranych nawet gwoli eksperymentu.

Takim eksperymentem było właściwie zrealizowanie koncepcji zorganizowania na terenie Gdyni stałych targów owocowych.

Zebrany z wielką starannością przez dyr. p. J. Kawczyńskiego materjał o urządzeniu aukcyj owocowych w Hamburgu, Kopenhadze i portach brytyjskich, wyraźnie wskazywał na podstawowe warunki istnienia stałych aukcyj. W każdem mieście portowem, posiadającem instytucję aukcyj owocowych napotykamy na wielką liczbę dobrze prosperujących domów handlowych w tej branży — (Londyn ca 1,200, Hamburg około 400) i kilku lub kilkunastu wielkich importerów, mających rozległe stosunki handlowe z plantato-

rami nieomal że całej kuli ziemskiej, dysponujących olbrzymiemi kapitałami.

Gdynia w okresie tworzenia aukcyj miała dosłownie jednego poważniejszego importera i kilku hurtowników, a ogólna liczba wykupywanych w Polsce patentów drugiej kategorji (branych za warunek dopuszczenia do uczestnictwa w przetargach) ledwie przekraczała 200, w tem kilkanaście firm przemysłowych, produkujących wyroby cukiernicze.

Tworzyć w takich warunkach aukcję było, jak już zaznaczyliśmy eksperymentem, który mógł równie dobrze udać się, jak też zawieść. Mimo to grupa kupców stworzyła firmę, która ubiegała się o uzyskania koncesji na prowadzenie stałej aukcji owoców i warzyw. Czynniki oficjalne za poradą samorządu gospodarczego po długich wahaniach przyznały początkowo jednej, a następnie jeszcze dwom firmom prawo urządzania przetargów na owoce i warzywa pochodzenia południowego lub egzotycznego.

Konstrukcja organizacyjna gdyńskich aukcyj jest wzorowana na hamburskich ew. kopenhaskich z tą różnicą, że gdyńskie aukcje odbywają się pod ścisłym nadzorem władz z ramienia której na każdym przetargu jest obecny komisarz lub jego zastępca aukcyjny.

Po dwu latach pracy i działalności gdyńskich aukcyj owocowych można stwierdzić wszelkie zmiany w strukturze polskiego handlu owocowego.

Przedewszystkiem cena importowanych owoców, mimo wciąż jeszcze wysokiego cła, spadła o 100% a w niektórych wypadkach i więcej procent. Konsumcja tego artykułu znacznie wzrosła, powodując wzrost liczby ilustrującej spożycie owoców przez jednego mieszkańca w stosunku rocznym o przeszło 100 procent.

Nawiązane kontakty handlowe z zagranicznymi plantatorami i eksporterami zacieśniają się, czego najlepszym dowodem jest wzrastające zaufanie do gdyńskich firm owocowych i coraz większe zainteresowanie tutejszym rynkiem ze strony największych nawet eksporterów, widzą oni bowiem, w kraju naszym swego poważnego odbiorcę.

Poczynione próby reeksportu owoców południowych do państw Europy centralnej i krajów nadbałtyckich zostały uwieńczone w większości wypadków pomyślnemi rezultatami, co utrwala nas w przekonaniu, że Gdynia z biegiem lat stanie się jednym z największych ośrodków handlu owocowego i warzywnego na Bałtyku.

Systematyczny rozwój gdyńskiego rynku owocowego najlepiej jednak ilustruje stały przyrost firm, trudniących się handlem owocowym. W obecnej chwili na terenie Gdyni pracuje przeszło 50 przedsiębiorstw owocowo - kolonjalnych, z których wiele doskonale prosperuje.

Odkładając głębszą analizę w oparciu o materjał liczbowy dodatnich stron, spowodowanych uruchomieniem stałych aukcyj owocowych i warzywnych na terenie Gdyni, należy stwierdzić, iż aukcje owocowe zainicjowały nowy okres, wywierając wybitny wpływ na unormowanie niezależnego od zagranicznego pośrednictwa polskiego handlu owocowego.

O ZMIANĘ SYSTEMU WYDAWANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU NA KAWĘ, HERBATĘ I ZIARNA KAKAOWE.

Jak wiadomo, kontyngenty przywozowe na kawę, herbatę i ziarna kakaowe są dzielone przez Polską Centralę Importu Kawy, S. A. w Warszawie. Głównymi akcjonarjuszami tej Centrali są przeważnie importerzy gdańscy oraz poważniejsze firmy importowe Polski. Podział kontyngentów przywozowych na powyższe artykuły dokonywany jest przez specjalną Komisję Pciku, w skład której wchodzą reprezentanci firm, najbardziej zainteresowanych w imporcie danego artykułu. Na podział kontyngentów przywozowych na odnośne artykuły niema żadnego wpływu ani Centralna Komisja Przywozowa, ani też żadna Izba Przemysłowo - Handlowa. Stan ten budzi cały szereg zastrzeżeń tak ze strony członków Centralnej Komisji Przywozowej (Izb P. - H.), którym nie pozwala prowadzenia kontroli i ewidencji nad importem w jej okręgu jakoteż ze strony samych importerów, nie wchodzących w skład Komisyj podziałowych Pciku co do objektywności odnośnych komisyj oraz sprawiedliwości podziałów.

Ponieważ zastrzeżenia, o których wyżej mowa mają poważne podłoże i zarzuty stawiane Polskiej Centrali Importu Kawy nie zostały w większości wypadków odparte, Związek Izb Przemysłowo - Handlowych R. P. wystąpił ostatnio do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z wnioskiem o zmianę procedury wydawania pozwoleń przywozu na wyżej wymienione artykuły. W wystąpieniu swojem Związek Izb domaga się, aby:

1) wszystkie podania importerów kawy, herbaty i ziarna kakaowego wpływały do właściwych izb przemysłowo - handlowych, które kierować je będą w drodze zwykłej ze swą opinją do Centralnej Komisji Przywozowej,
2) Centralna Komisja Przywozowa po zebraniu podań w sprawie podziału kontyngentu zasięgała opinji specjalnej Komisji Ścisłej w składzie przedstawiciela C. K. P., Związku Izb oraz P. C. I. K., której zadaniem byłoby projektowanie podziałów kontyngentów na odnośne artykuły w myśl dyrektyw Ministerstwa oraz uchwał zrzeszeń i organizacyj importerów i projektowane podziały przedstawiała do akceptacji Centralnej Komisji Przywozowej (zebraniu plenarnemu lub stałej Ko-

misji Ścisłej C. K. P.),

3) Centralna Komisja Przywozowa po zaakceptowaniu lub skorygowaniu przedłożonego jej projektu podziału, przedstawiała plan podziału Wydziałowi Handlu Zagranicznego Ministerstwa, celem wystawienia pozwoleń przywozu,
4) Wydział Handlu Zagranicznego zawiadamiał importerów o przydziałach oraz o opłatach manipulacyjnych Ministerstwa, poczem odsyłał pozwolenia przywozu do Polskiej Centrali Importu Kawy dla wykonania zleconych jej przez Ministerstwo zadań.
5) Polska Centrala Importu Kawy wydawała pozwolenia przywozu importerom po wniesieniu przez nich należnych opłat na Rachunek Org. Zbytu (wraz z opłatami organizacyjnemi) oraz skontrolowaniu, czy ewent. związane z daną tranzakcją warunki zostały przez importera wykonane.

WARUNKI UZYSKANIA ULGI CELNEJ PRZY IMPORCIE JABŁEK.

W związku z ukazaniem się rozporządzenia o zniżce celnej na jabłka świeże (Dz. U. R. P. Nr. 5 poz. 51 z 1936 r.) w wysokości zł 35 od 100 kg Ministerstwo Przemysłu i Handlu zawiadamia, że zniżka ta będzie udzielana przy przywozie jabłek z U. S. A. na następujących warunkach:

1) Do uzyskania zniżki celnej będzie upoważniało dokonanie dodatkowego wywozu do U. S. A. Jako dodatkowy wywóz należy rozumieć wywóz towarów nie figurujących w nomenklaturze wywozu G. U. S. w roku 1935, względnie wywóz towarów w ilościach. przewyższających znacznie ilości wywożone w 1935 r. Wywóz ten jednak winien ograniczać się w chwili obecnej do następujących towarów: łubianek, beczek do owoców, skrzynek, bądź innych opakowań.
2) Stosunek wywozu do przywozu winien wyrażać się conajmniej jak 1 : 1.
3) Firmy importujące jabłka z U. S. A. będą zwolnione z opłat na rzecz R-ku Organizacji Zbytu.
4) Import jabłek zostaje ograniczony kontyngentem maksymalnym 2.000 ton.
5) Podania o zastosowanie cła ulgowego, adresowane do Ministerstwa Skarbu, winny być składane do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.
6) Wnioski o udzielanie pozwoleń przywozu winny być składane w Związku Izb, który działać będzie w tej mierze w porozumieniu z Polskiem Towarzystwem Handlu Kompensacyjnego. Wnioski te winny być poparte dowodami wywozu. conajmniej w równej wartości towarów wymienionych w punkcie 1), według cen cif importu, fob eksportu. Wywóz nie może być dokonany wcześniej niż 1 miesiąc od złożenia wniosku. Wywóz ten nie może korzystać z innych źródeł pomocy.
7) Związek Izb przeprowadzi kontrolę zawieranych tranzakcyj eksportowych w celu niedopuszczenia do uznania tych dokumentów wywozu, które dotyczyłyby operacyj wyraźnie szkodliwych dla zasadniczych interesów polskiego eksportu.

PRZYWÓZ ŚLIWEK Z U. S. A.

W związku z uruchomieniem normalnych kontyngentów na śliwki suszone z U. S. A., Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, że pozwolenia przywozu na śliwki ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. skontyngentowane, mogą być udzielane w ramach wywozu zarejestrowanego w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego i to w myśl instrukcji Ministerstwa z dn. 28 lutego 1934 r. wyłącznie w stosunku wywóz do przywozu jak 6 : 1.

Zarządzenie powyższe ma na celu z jednej strony wyrównanie obciążenia importu śliwek sprowadzanych w ramach kontyngentów z obciążeniem importu śliwek sprowadzanych w ramach tranzakcyj kompensacyjnych wiązanych, z drugiej zaś strony chodzi o przyspieszenie likwidacji salda wywozu zarejestrowanego w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego.

Przy obliczaniu opłaty na Rachunek Organizacji Zbytu, podstawą do obliczenia będzie brana pod uwagę cena śliwek cif Gdynia 55 gr za 1 kg i to zarówno od śliwek, sprowadzanych w ramach kontyngentu, jak i od śliwek, sprowadzanych w ramach tranzakcyj kompensacyjnych wiązanych.

Kronika

TRANZAKCJE W BRANŻY OWOCOWEJ NA GDYŃSKIM RYNKU.

(Przebieg aukcyj owocowych).

W czasie od dnia 4 do 12 lutego br. odbyły się trzy aukcje owocowe, i to jedna w dniu 10, a dwie w dniu 11. bm. Uczestników na aukcjach było bardzo dużo. Tendencja na pomarańcze znacznie mocniejsza, niż na poprzednich aukcjach. Ceny zwyżkowały tak na pomarańcze hiszpańskie, jakoteż i palestyńskie.

Rezultaty dokonanych transakcyj przedstawiają się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Na odbytej aukcji w dniu 11. bm. sprzedały:

1) 1700 skrz. pomarańcz hiszpańskich (bloodoval) — po cenie zł 0,97 — 1.04 za 1 kg
2) 500 skrzyń pomarańcz palestyńskich — po cenie zł 1,07 — 1,12 za 1 kg
3) 175 skrzyń grape-fruits — po cenie zł 30 do 34 za 1 skrzynię.

Wycofały:

1) 474 skrzyń pomarańcz hiszp. dyspozycja aukcjonatora,
2) 75 skrzyń pomarańcz hiszp. spowodu braku nabywców,
3) 91 klatek wzgl. bel bananów zielonych spowodu braku nabywców,
4) 43 klatek pomidorów kanadyjskich spowodu braku nabywców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

Na odbytej aukcji w dniu 10. 2. br. sprzedały:
1) 1590 skrz. poramańcz hiszp. (blood-oval) — po cenie zł 0,95 — 1,02 za 1 kg
2) 391 skrzyń pomarańcz hiszp. (blond) po cenie zł 0,85 — 0,90 za 1 kg
3) 323 skrzyń pomarańcz palest. — po cenie zł 1,02 — 1,08 za 1 kg.

Wycofały spowodu braku nabywców:
1) 449 skrzyń pomarańcz palestyńskich,
2) 174 beczek winogron hiszpańskich,
3) 200 worków fig greckich.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Na odbytej aukcji w dniu 11. 2. br. sprzedały:
1700 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval) po cenie zł 1—1,01 za 1 kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Gdyńscy importerzy notowali w dniu 12 lutego 1936 r. następujące ceny hurtowe loco Gdynia per casa przy odbiorze większych ilości na niżej wymienione towary zagraniczne:
kawa brazylijska surowa 3,60—3,80 zł za 1 kg
kawa niebieska surowa (niekompensacyjna) 5.00—5.20 za 1 kg
kawa niebieska surowa (kompensacyjna) — —
herbata zależnie od gat. 11,90—13,00 zł za 1 kg
kwiat herbaciany 20,00—25,00 zł za 1 kg
pieprz czarny 3.10— 5,20 zł za 1 kg
pieprz biały 6,00 zł za 1 kg
cynamon 8,80— 9.00 zł za 1 kg
liście bobkowe 2,40— 2,60 zł za 1 kg
rodzynki 1.50— 1,60 zł za 1 kg
sułtanki zależnie od gat. 1,85—2,25 zł za 1 kg
figi zależnie od gatunku 1,15— 1,25 zł za 1 kg
migdały portugalskie słodkie, zależnie od gatunku 6,00 — 7,00 zł za 1 kg
oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania 3,25 — 3,80 zł za 1 litr
cytryny włoskie 51,00—54,00 zł za 1 skrz.
banany dojrzałe zależnie od gatunku 2,40 — 2,60 zł za 1 kg
cytryny hiszpańskie — (brak pozwoleń przywozu).

ZAPASY POMARAŃCZ W GDYNI.

W pierwszej dekadzie lutego nie zanotowano większego obrotu pomarańczami, a to z tego względu, że zabrakło na terenie gdyńskiego rynku owocowego pozwoleń przywozowych.

Nagromadzone zapasy z poprzedniej dekady pozostały zatem nadal w magazynach i tak w obecnej chwili znajduje się w Gdyni około:

42.900 skrzyń palestyńskich pomarańcz i 29.050 skrzyń hiszpańskich pomarańcz.

W porównaniu z poprzednią dekadą wzrosła liczba pomarańcz palestyńskich o ca 3.000 skrzyń, natomiast hiszpańskich zmniejszył się zapas o ca 26.000 skrzyń.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Palestyńscy plantatorzy narzekają w w bieżącym sezonie na znaczny spadek urodzaju pomarańcz i grapefruitów. Jeżeli na początku sezonu przypuszczano, że ogólny zbiór pomarańcz wyniesie przeszło 7.000.000 skrzyń, a grapefruitów ca 1.000.000 skrzyń, to po dokonaniu zbioru okazało się, iż można będzie wyeksportować maximum 4.500.000 skrzyń pomarańcz i 800.000 skrzyń grapefruitów. Do końca stycznia załadowano w portach palestyńskich z przeznaczeniem do portów europejskich ca 2.500.000 skrzyń pomarańcz i 300.000 skrzyń grapefruitów. Eksporterzy palestyńscy przypuszczają jednak, że dzięki dobrej jakości eksportowanych partyj pomarańcz i grapefruitów ceny utrzymają się na wysokim poziomie, tak że w rezultacie plantatorzy nie odczują zbytnio spadku zbiorów.

Kalifornijskie władze ogłosiły oficjalną statystykę tegorocznych zbiorów, z której wynika, że na przestrzeni ostatnich pięciu lat sezon obecny przyniósł rekordowe plony. Celem porównania kalifornijskich zbiorów z ostatniego pięciolecia podajemy poniższe zestawienie:

Rok	Wartość w dolarach	Ogólne Zbiory w tonnach	Przeciętna cena jednej tonny w dolarach
1931	3.913.618	135.933.000	34,73
1932	3.858.327	106.600.000	27,63
1933	3.855.462	146.328.000	37.95
1934	4.414.630	183.890.000	42,11
1935	4.710.245	188.569.000	40,03

z czego na poszczególne rodzaje owoców przypada:

pomarańcze — 38.723.000 skrzyń, grapefruity — 2.318.000 skrzyń, cytryny 8.000.000 skrzyń (w 1934 roku zebrano natomiast 10.430.000 skrzyń), jabłka — 10.400.000 buszli, śliwki suszone — 243.000 ton, gruszki — 169.000 ton, winogrona — 873.000 ton, rodzynki — 176.000 ton, figi — 34.000 ton z czego zasuszono 24.000 ton.

Liczby wyżej przytoczone dają nam obraz rozwoju gospodarki owocowej Stanów Zjednoczonych A. P., zajmujących pierwsze miejsce w tabeli państw prowadzących racjonalną produkcję owoców.

Niemcy ograniczają w dalszym ciągu import owoców obcego pochodzenia. Wielkie

obroty w branży owocowej, jakie miały Niemcy z U. S. A. spadły w ciągu ostatnich trzech lat prawie o 80%. Jeszcze w 1933 r. eksportowały U. S. A. do Niemiec 3.600.000 buszli jabłek i 112.000 gruszek, gdy natomiast w obecnym roku przewidziany jest wwóz tych artykułów na 426.000 buszli jabłek i 13.000 buszli gruszek.

Londyn, a właściwie Londyn, Hull i Liverpool łącznie, są największym rynkiem owocowym świata. Aukcje owocowe w tych miastach dokonywują co tydzień olbrzymich obrotów, aprowizując w owoce różnego pochodzenia przedewszystkiem swój kraj, konsumujący kolosalne ilości tego artykułu, a nadto okoliczne państwa, chętnie korzystające z usług zwłaszcza londyńskich kupców i aukcyj. Celem zilustrowania, przynajmniej w przybliżeniu rozmiarów angielskiego rynku podajemy tygodniowy dowóz owoców do portów angielskich ze wszystkich stron świata: W pierwszym tygodniu lutego przywieziono z U. S. A. i Kanady 93.000 skrzyń i 27.000 beczek jabłek, 1.300 skrzyń gruszek, pozatem w drodze są ładunki 95.000 skrzyń i 30.000 beczek jabłek oraz 800 skrzyń gruszek. Nadto U. S. A. wysłała do portów angielskich 50.000 skrzyń i 36.000 beczek i 6.000 koszy jabłek, 18.000 skrzyń gruszek, 800 skrzyń grapefruitów i 3.000 skrzyń cytryn. Pozatem w drodze są dalsze partje 62.000 skrzyń i 7.000 beczek jabłek, 14.000 skrzyń gruszek, 1.300 skrzyń grapefruitów i 300 wiązek melonów.

Z portów leżących na atlantyckiem wybrzeżu Północnej Ameryki wysłano do Anglji w tygodniu sprawozdawczym 63.000 beczek, 18.000 skrzyń i 6.000 koszy jabłek, 800 skrzyń grapefruitów i 300 skrzyń cytryn, ponadto w drodze do portów angielskich znajduje się jeszcze 43.645 beczek i 24.520 skrzyń jabłek oraz 1.350 skrzyń grapefruitów.

Nie mniejszą ilość ekspedjowały porty, leżące nad Pacyfikiem Ameryki Północnej. W tygodniu sprawozdawczym wysłano do Anglji łącznie ca 83.000 skrzyń jabłek, 19.000 skrzyń gruszek, z tem, że dalsze partje, które zostaną do końca tygodnia wyładowane wynoszą 140.000 skrzyń jabłek i 15.000 skrzyń gruszek. Łącznie do 15 marca zostanie wyładowane w wymienionych portach Anglji 305.000 skrzyń jabłek, 42.328 skrzyń gruszek, 14.250 cytryn.

W tymże czasokresie z portów Ameryki Północnej, leżących nad Pacyfikiem wysłano i znajduje się w drodze do portów europejskich, poza Anglją, 228.968 skrzyń jabłek i 38.000 skrzyń gruszek, a więc znacznie mniej niż do Anglji. Równocześnie wyładowano w tygodniu sprawozdawczym w portach angielskich 312.000 skrzyń pomarańcz, 18.000 grapefruitów, pochodzenia palestyńskiego, gdy w tymże czasie we wszystkich portach kontynentu wyładowano ca 240.000 skrzyń pomarańcz, grapefruitów i cytryn pochodzenia palestyńskiego. Dalej wielkie ilości zostały dostarczone do portów angielskich śliwek, wisien, moreli, ananasów z Południowej Afryki, bananów z Kamerunu, cytryn z Syrji, pomidorów i bananów z Kanaryjskich wysp, bananów i ananasów z Brazylji.

Jeżeli pozatem weźmiemy pod uwagę wielkie ilości warzyw dostarczanych ze wszystkich części świata do Londynu, Hullu i Liverpoolu, tych trzech główniejszych ośrodków handlu owocowego i warzywnego w Anglji, to dopiero wówczas będziemy mogli wyrobić pojęcie o znaczeniu tego rynku dla producentów całej kuli ziemskiej.

Zrozumiałem jest, że rynek angielski nie zna żadnych trudności w obrocie temi towarami, jako artykułami pierwszej potrzeby, cło jeżeli jest na pewne artykuły, to tak niewielkie, że nie wpływa zbytnio na cenę detaliczną, wskutek czego konsumcja owoców i jarzyn w tym kraju w stosunku rocznym na jednego mieszkańca jest największa na świecie.

Hiszpańskie pomarańcze nie cieszą się w obecnym sezonie wielkim popytem na głównych rynkach europejskich a nadewszystko angielskich. W Londynie i Hullu płacono ostatnio tak niskie ceny za najlepsze nawet gatunki hiszp. pomarańcz, że nic dziwnego, iż hiszpańscy eksporterzy wstrzymali zupełnie wysyłkę dalszych transportów do Anglji. A ponieważ inne kraje, a w tem Francja, Niemcy i Polska, nie uwzględniły na najbliższy okres większych kontyngentów na p o m a r a ń c z e hiszpańskiego pochodzenia, przeto sezon obecny w porównaniu z poprzednim jest wybitnie dla Hiszpanji niekorzystny.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 lutego 1936 r. | NR. 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie terenów dla rozbudowy przemysłu w Gdyni

Rozwój większego przemysłu portowego i przemysłu, związanego ściśle z portem, jako ośrodkiem przeładunku towarów przy wywozie i przywozie, znajduje się obecnie jeszcze w fazie projektów i kalkulacyj. Poza powstałemi w porcie handlowym ośrodkami przemysłowemi, jako to: Stocznia Gdyńska, Paged, Chłodnia Portowa, Hala i Chłodnia Rybna, Olejarnia, Polmin i t. d., inny przemysł zmuszony jest czekać na rozwiązanie problemu kanału przemysłowego.

Wpływa na to przedewszystkiem brak odpowiednich terenów w porcie handlowym, gdzie dominującą rolę odgrywa handel i dla niego, zresztą zupełnie słusznie, rezerwuje się wykończone nabrzeża.

Problem kanału przemysłowego związany z należytem wykorzystaniem przyległych terenów, był niejednokrotnie przedmiotem długich dyskusyj zarówno na posiedzeniach Tymczasowej Rady Portu w Gdyni, jak i w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie.

Jednak realizacji projektów i wniosków stała na przeszkodzie kwestja finansowa.

Na całkowite przygotowanie terenów przemysłowych, t. j. koszty wywłaszczenia około 300 ha ziemi, usunięcie grubych warstw torfu, budowę mostu zwodzonego na oksywskiej drodze, oraz na budowę dróg dojazdowych — potrzeba 20 miljonów złotych. Jest to suma, którą Skarb Państwa w danej chwili nie dysponuje — wysuwa się więc sprawa zaangażowania w tę sprawę kapitału prywatnego.

Każde większe przedsiębiorstwo przemysłowe, angażując kapitał, ma na celu jego bezpieczeństwo i zysk. Ponieważ minęły te czasy, kiedy nowoutworzone fabryki amortyzowały się całkowicie w parę lat — każdy przemysłowiec nader skrupulatnie musi badać możliwości rozwoju danej gałęzi przemysłu na odleglejszą metę i dlatego chce inwestować na własnym placu, własne budowle i urządzenia. Dotychczasowy system inwestowania w porcie na placach dzierżawionych od Skarbu Państwa (nawet długoterminowo na 30 — 40 lat) coraz mniej znajduje prywatnych reflektantów spowodu braku praw hipotecznych oraz trudności w uzyskaniu nawet mniejszych pożyczek i t. d. Dlatego, dopóki nie nastąpi ustawowa decyzja Rządu o prawie sprzedaży terenów przemysłowych w porcie na własność — duży przemysł z wielką rezerwą angażować się będzie w interesa ściśle portowe.

Dopiero w momencie przezwyciężenia tych trudności, sprawa uprzemysłowienia portu gdyńskiego byłaby już kwestją realnych poczynań.

Pomimo jednak tak dużych trudności — zainteresowanie możliwością inwestowania przemysłu w porcie gdyńskim wzrasta.

Z przemysłu, który miałby duże szanse rozwojowe i na który już zgłoszono obecnie zapotrzebowania, wymienić należy:

1) fabrykę celulozy, 2) młyn eksportowy, 3) pralnię wełny, 4) młyn do mielenia minerałów, 5) fabrykę farb i 6) złomownię, tj. zakład przemysłowy dla rozbiórki starych okrętów i statków.

Przemysł pomocniczy, t. zn. nie związany ściśle z portem ma dużo lepsze możliwości rozwojowe. Przedewszystkiem dlatego, że

potrzebuje mniejszych finansowych wkładów a następnie jest mniej zależnym od warunków terenowych: niekoniecznie musi być blisko nabrzeża, niezawsze potrzebuje mieć własną bocznicę kolejową i tp. Należy tu podkreślić specjalne zrozumienie tych potrzeb przez Komisarjat Rządu miasta Gdyni. Na tereny przemysłowe przeznaczono całą północną dzielnicę wielkiej Gdyni: prywatne tereny i place wzdłuż dawnej szosy Gdańskiej (obecnie ul. Morska) i trasy kolejowej Gdynia — Chylonja — Reda. Pozatem przemysł t. zw. czysty może swobodnie rozwijać się w niektórych bliższych, centrum, dzielnicach miasta (ul. Jana z Kolna. Mościckich i t. d.)

Obecnie już istnieje aktualne (nawet pilne) zapotrzebowanie na następujące zakłady przemysłowe: 1) fabryka beczek do śledzi. 2) palarnia kawy, 3) sortownia i mieszarnia towarów kolonjalnych, 4) fabryka skrzyń. 5) wytwórnia materjałów opakunkowych, 6) fabryka puszek do konserw i t. d.

Wymienione gałęzie przemysłu mają duże szanse rozwoju i zapewniony zbyt swych artykułów.

Komisarjat Rządu i Izba Przemysłowo-Handlowa okazują dla nowopowstających placówek przemysłowych duże zrozumienie i wydatną pomoc.

Jak z powyższego wynika — już obecnie istnieją odpowiednie warunki dla inwestycji przemysłu pomocniczego i nie związanego ściśle z portem — na terenach wielkiej Gdyni.

Ale i dla przemysłu portowego nie są zamknięte drogi natychmiastowego rozwoju. Wyżej wymienione trudności tem szybciej będą przezwyciężone. im większy będzie krąg zainteresowania i im szybciej inicjatywa prywatna porzuci politykę bierności i niezdecydowania, stale oczekując na inicjatywę Rządu.

Byłoby więc wskazane, aby placówki przemysłowe i handlowe noszące się z zamiarem zainstalowania się w Gdyni, przystąpiły do możliwie skrupulatnego zaznajomienia się z tut. rynkiem gospodarczym i zbadania możliwości rozwoju różnorodnych gałęzi przemysłu i handlu na rozległych terenach Gdyni. W. R.

Rok 1935 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

(Analiza szczegółowa).

W Biuletynie Izby z dnia 15 stycznia br. omówione zostały globalne dane z obrotów zamorskich portu gdyńskiego. Obecnie jesteśmy w stanie na tle liczb dotyczących obrotów zamorskich obu portów polskiego obszaru celnego. uwypuklić znaczenie portu gdyńskiego w handlu zagranicznym Polski. Wykazały one w roku sprawozdawczym 7,3%-owy spadek w porównaniu z ubiegłym 1934 r. (12.567.458,2 ton w 1935 r. wobec 13.561.075,3 ton w 1934 r.), analogicznie zresztą do zmniejszenia się ogólnych obrotów handlu zagranicznego R. P. Tembardziej godne jest podkreślenie wzrostu udziału pracy obu portów polskiego obszaru celnego w ogólnym handlu zagranicznym R. P. W 1935 r. udział ten wagowo wyniósł 73.3% wobec 72.2% w 1934 r., oraz wartościowo 62,6% wobec 60,7% w 1934 r. Cały ten wzrost zawdzięczać należy portowi gdyńskiemu, którego udział w ogólnym handlu zagranicznym R. P. wyniósł w roku sprawozdawczym wagowo 44.5% (w 1934 r. — 39,3%) oraz wartościowo 42.7% (w 1934 r. — 36,9%).

Przechodząc skolei do szczegółowej analizy importu zamorskiego przez port gdyński (1.111.844 ton wobec 991.545 ton w 1934 r.) zwrócić należy uwagę przedewszystkiem na pozycje towarowe, które spowodowały ten wzrost. Należą tu: złom żelazny, rudy różne i wypałki pirytowe (bez pirytów), owoce świeże, ryż surowy. herbata, kakao, korzenie, żywica, śledzie świeże i solone, asfalt. tran, tłuszcze i oleje roślinne, sól potasowa, siarka. fosforyty, wełna, bawełna. juta, szmaty, papier, celuloza, papa i tektura. miedź. cyna. cynk. maszyny, aparaty i części. części wagonów i lokomotyw, samochody, motocykle i części. Ilościowo najpoważniejszy artykuł naszego przywozu złom żelazny wykazał w roku sprawozdawczym 7.9%-owy wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym (338.941 ton. wobec 314.093 ton w 1934 r.) Jeden z najważniejszych artykułów importu zamorskiego, bo pozyskany przez Gdynię już w 1928 r. ma złom żelaza specjalnie dogodne warunki na terenie portu gdyńskiego. Hutnictwo Polski korzysta ostatnio niemal wyłącznie z usług portu gdyńskiego. Całe prawie zapotrzebowanie hutnictwa w złom żelazny pokrywane jest obecnie drogą morską via Gdynia. Pomijając pewne zresztą niewielkie transporty złomu tranzytowego, niewiele omylimy się twierdząc, że w 1935 r. przeszło 94% złomu spotrzebowanego przez hutnictwo polskie przeszło przez port gdyński. Świadczyłoby to nietylko o sprawności urządzeń portowych, ale wobec wzrostu ogólnej liczby importu złomu żelaza o sygnalizowanej już dawno poprawie zatrudnienia naszego hutnictwa.

Drugim sprawdzianem tej poprawy jest bardzo poważny wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych (bez pirytów). Impor-

towano ich ogółem 115.668 ton wobec 36.549 ton w 1934 r., a więc wzrost ok. 216,5%. Gros tych rud stanowią naturalnie szwedzkie rudy żelazne, pozatem rudy manganowe, cynkowe i inne.

Doskonałe rezultaty daje ostatnio import owoców świeżych. Rok sprawozdawczy przyniósł 175,7%-owy wzrost importu tych owoców, osiągając rekordowe 68.888 ton wobec 24.999 ton w 1934 r. W tem samych pomarańczy importowano 39.460 ton. Zniżka cła na pomarańcze hiszpańskie z końca grudnia 1934 r., a w drodze K. N. U. stosowana nadal i do szeregu innych krajów daje widoczne rezultaty, idąc w parze z coraz bardziej rozwijającą się w Gdyni organizacją handlu owocami.

Rok sprawozdawczy przynosi pewną poprawę importu ryżu sur. — 53.090 ton wobec 44.965 ton w 1934 r. Wzrost ten świadczyłby o poprawie konsumcji nietylko na rynku krajowym, ale również wzroście ładunków tranzytowych do naszego zaplecza, jak Rumunji, Czechosłowacji i t. p. Pomimo tego wzrostu nie osiągnęliśmy jeszcze ostatniego rekordowego importu ryżu 75.286 ton w 1931 r.

Z innych towarów kolonjalnych bardzo dobrze przedstawia się import: kakao — 7.293 ton (5.585 t w 1934 r.), herbaty — 1.126 ton (836 t. w 1934 r.) oraz korzeni — 1.294 ton (1.108 ton w 1934 r.) Import kakao do obszaru celnego R. P. według danych Głównego Urzędu Statystycznego wyniósł w 1935 r. — 6.755,9 ton (w 1934 r. — 6.725,9 ton) Wobec ok. 40%-owego wzrostu importu kakao przez port gdyński należałoby sądzić, iż spowodowany on został częściowo transportami tranzytowemi oraz pozostawaniem na składach wolnocłowych w Gdyni.

Przeszło 20%-owy wzrost importu żywicy, artykułu pozyskanego niemal całkowicie przez port gdyński łączy się ze wzrostem zapotrzebowań przemysłów tekstylnych, farbiarskich i chemicznych. Importowano żywicy 6.163 t wobec 5.005 ton w 1934 roku.

Doskonale rozwija się import śledzi, tak świeżych, jak i solonych. W 1935 roku przywieziono rekordowe ilości śledzi świeżych — 6.362 ton (4.340 ton w 1934 r.) oraz solonych — 21.748 ton (20.533 ton w 1934 r.) Całe nabrzeże angielskie służy temu całkowicie zlokalizowanemu w Gdyni przemysłowi rybnemu. Prawie dwukrotnie zwiększyły się własne połowy, dokonywane na morzu Północnem na statkach polskich Tow. Okr. Dalekomorskich Połowów „Mewa". Własne połowy wyniosły w 1935 r. przeszło 5.200 ton wobec 2.674 ton w 1934 r.

Dobre rezultaty daje import asfaltu (3.252 ton wobec 1.721 ton w 1934 r.), którego przeładunek w 75% całkowitego importu do R. P. odbywa się w porcie gdyńskim.

Z tłuszczów zwierzęcych jedynie tran wykazuje przeszło dwukrotny wzrost importu. Nieznaczny wzrost w przeciwieństwie do poważnego spadku importu nasion oleistych wykazały tłuszcze i oleje roślinne. Przywieziono ich ogółem 4.042 ton wobec 3.340 ton w 1935 r.

Jednym z artykułów, który najwyraźniej mówi o roli rozdzielczej portu gdyńskiego jest tranzytowa sowiecka sól potasowa. Przeszło 40%-owy wzrost tego importu w roku sprawozdawczym kierowany jest w przeważnej mierze do przeładunku w porcie gdyńskim do krajów skandynawskich: Szwecji i Norwegji. Importowano soli potasowej w 1935 r. ogółem 17.944 ton wobec 12.214 ton w 1934 r. — Do grupy artykułów, pozyskanych niemal całkowicie przez port gdyński należy i siarka. Import jej wzrósł prawie że 2½-krotnie (4.544 ton wobec 1967 ton w 1934 r.)

Datujące się od 1934 roku ożywienie krajowej produkcji superfosfatów spowodowało i w roku sprawozdawczym wzrost importu fosforytów. Wzrost ten wyniósł zaledwie około 6% (62.006 ton wobec 59.473 ton w 1934 r.) i był znacznie słabszy niż w roku 1934 w porównaniu do 1933 r. — Poważny przeszło 27%-owy spadek importu żużli Thomasa (29.951 ton wobec 40.909 ton w 1934 r.) łączy się z akcją sfer rządowych, mającą na celu wzmożenie konsumcji krajowych nawozów.

Z surowców włókienniczych najpoważniejszym artykułem w obrotach portu gdyńskiego jest bawełna. Rok sprawozdawczy przynosi 2.9%-owy wzrost w porównaniu z 1934 r. Ogólny import bawełny surowej w roku sprawozdawczym wyniósł 84.381 t. wobec 81.929 t.

Znacznie poważniejszy (około 29%-owy) wzrost wykazuje import wełny (23.451 ton wobec 18.335 ton w 1934 r.) oraz juty (15.262 ton wobec 11.765 ton w 1934 r.). Dobrze przedstawia się import szmat (8.136 ton wobec 6.622 ton w 1934 r.) osiągając w roku sprawozdawczym rekordową liczbę.

Poważny rozwój wykazał import papieru, osiągając w roku 1935-tym 75%-owy wzrost. W 90%-ach jest to papier przeważnie gazetowy, importowany z Finlandji i Szwecji, celem dalszego reeksportu głównie do Egiptu i Palestyny.

Analogicznie do papieru wzrasta również import celulozy, osiągając w roku sprawozdawczym rekordowe 7.348 ton (6.707 ton w 1934 r.) Przeszło 4-krotnie wzrósł również import papy i tektury.

Z grupy metali poza złomem żel. wzrosły pozycje miedzi (10.867 ton wobec 9.317 ton w 1934 r.), cyny i cynku. W związku z zawartą w roku ubiegłym pożyczką kolejową w Anglji zjawiła się w 1935 r. na imporcie nowa pozycja 6.941 ton części wagonów i lokomotyw.

Wzrósł również import samochodów, motocykli i części, których importowano przeszło 2½ razy więcej niż w 1934 roku.

Do pozycji importu, które 1935 roku wykazały spadek, należą przedewszystkiem: owoce suszone, kawa, nasiona oleiste, piryty, oleje, tłuszcze zwierzęce surowe, tytoń, przetwory

chemiczne, żużle Thomasa, skóry, len, konopie, sizal, kauczuk, metale różne, oraz wyroby żelazne i metalowe. Spośród tych pozycyj najpoważniejszy spadek (43.5%) wykazały nasiona oleiste różne, których importowano 46.487 ton wobec 81.798 ton w 1934 r. Spadek ten spowodowany został akcją Rządu, mającą na celu podniesienie konsumcji krajowych surowców oleistych. Podobnie tłumaczyć należy spadek importu żużli Thomasa (29.951 ton wobec 40.909 ton w 1934 roku). Przywóz tego towaru zmniejsza się od szeregu lat w porcie gdyńskim, wypierany przez produkty krajowych fabryk wyrobów azotowych.

Poważnie obniżył się import pirytów (19.166 ton wobec 67.038 ton w 1934 r.), spowodowany zmniejszeniem się produkcji kwasu siarkowego.

Spadek importu kauczuku (4.529 ton wobec 7.977 ton w 1934 r.) łączy się z poważnem obniżeniem się stanu zatrudnienia w polskim przemyśle gumowym, którego odpowiednikiem zresztą będzie spadek eksportu wyrobów gumowych.

Import skór obniżył się bardzo nieznacznie (30.178 ton wobec 30.782 ton w 1934 r.)

Dobrą ilustracją importu w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. będzie poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Rok 1934	Rok 1935
Ryż surowy	44.965	53.090
owoce świeże	24.993	68.888
owoce suszone	6.384	6.110
konserwy owocowe	212	153
orzechy i migdały	763	918
kawa	3.627	3.197
kakao	5.585	7.293
herbata	836	1.126
korzenie	1.108	1.294
nasiona oleiste	81.798	46.487
nasiona różne	175	690
rośliny i materj. rośl.	170	361
żywica	5.005	6.163
śledzie świeże	4.340	6.362
śledzie solone	20.533	21.748
rudy różne i wypałki pirytowe	36.548	115.668
piryty	67.038	19.166
oleje	1.406	1.324
smoła i smary	196	207
asfalt	1.721	3.252
tłuszcze i oleje rośl.	3.340	4.042
tłuszcze zwierz. sur.	12.479	11.442
tran	1.489	3.351
napoje alkohol. i inne	1.190	775
tytoń	5.893	4.649
siarka	1.967	4.544
przetwory chemiczne	3.448	3.389
farby	319	627
garbniki	12.137	12.360
fosforyty	59.473	62.006
żużle Thomasa	40.909	29.951
sól potasowa	12.214	17.944
skóry	30.782	30.178
wełna	18.335	23.451
odpadki wełny	582	796
przędza wełniana	138	312
bawełna	81.929	84.381
odpadki bawełny	959	699
przędza bawełniana	799	914
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	1.232	1.042
juta	11.765	15.262
szmaty	6.622	8.163
kauczuk	7.977	4.529
wyroby gumowe	731	777
papier	9.385	16.167
papa, tektura	357	1.576
celuloza	6.707	7.348
żelazo surowe	—	3.188
metale różne	3.706	2.655
złom żelazny	314.094	338.941
miedź	9.317	10.867
cyna	200	397
cynk	166	446
wyroby żelazne i metal.	3.712	3.320
maszyny, apar. i części	2.274	3.307
części wagon. i lokom.	—	6.941
samochody i motocykle	403	1.043
różne	17.112	26.595
Razem	991.545	1.111.845

Eksport zamorski w roku sprawozdawczym (6.362.599,5 ton) w przeciwieństwie do lat ubiegłych wykazuje bardzo nieznaczny wzrost. Dominującym artykułem naszego wywozu od szeregu lat jest węgiel. Każda najmniejsza zmiana w jego wywozie musi skolei zaważyć na całym eksporcie. Wysokość wzrostu eksportu węgla odpowiada niemal że w zupełności wzrostowi ogólnego eksportu. W 1934 roku 16,6%-owy wzrost wywozu węgla dał w efekcie 18,1%-owy wzrost wywozu zamorskiego. Rok sprawozdawczy przyniósł tu pewną zmianę, gdyż pomimo 2,7%-owego spadku wywozu węgla eksportowego ogólny eksport zamorski wykazał 2,6%-owy wzrost. Ten nieznaczny wzrost wywozu spowodowany został w pierwszym rzędzie wzrostem pozycyj: węgla bunkrowego, zboża, mąki pastewnej, słodu, jaj, masła, cementu, przetworów mięsnych, cukru, melasy, sody, karbidu, bieli cynkowej, soli potasowej, saletry, tkanin, bawełny i odpadków, bali i słupów, klepek, dykt i fornierów, mebli giętych, celulozy, żelaza surowego i handlowego, wyrobów żelaznych metalowych, materjałów nawierzchni kolejowej, rur żeliwnych, żelaznych i stalowych, cynku oraz blachy cynkowej. — Od szeregu lat w strukturze eksportu zamorskiego R. P., a tem samem i przez Gdynię zachodzą pewne korzystne zmiany. Pomimo niewielkiego spadku towarów masowych, wzrasta udział bardziej wartościowej drobnicy.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Rok 1934	Rok 1935
Zboże	1.111	23.859
strączkowe	263	220
mąka ryżowa	1.577	3.734
mąka pastewna	4.971	15.210
mąka	940	1.512
ryż	2.261	913
słód	6.748	17.105
owoce świeże	475	2.832
konserwy owocowe	41	36
nasiona i rośliny	1.857	2.418
szynki i inne pekl.	2.802	2.063
bekony	23.939	21.097
ptactwo bite	1.660	1.052
jaja	16.464	20.565
masło	2.720	5.651
cement	5.198	8.117
sól	2.477	1.334
rudy różne	5.892	4.555
węgiel eksportowy	5.160.169	5.021.051
węgiel bunkrowy	208.693	365.620
koks	194.117	189.009
oleje i parafina	233	79
tłuszcze zwierz. surowe	192	3.851
przetwory mięsne	1.787	4.990
cukier	101.282	103.792
napoje alkoholowe	183	55
spirytus	6.066	450
makuchy	23.809	23.510
melasa	8.730	14.971
wytłoki buraczane	—	2.354
soda	8.106	9.606
salmiak	298	220
karbid	1.414	2.574
farby	69	97
biel cynkowa	2.078	2.693
mączka kostna	261	687
sól potasowa	5.276	7.656
saletra	1.658	9.773
nawozy azotowe (siarczan amonu)	21.659	19.419
skóry	441	719
tkaniny	5.435	6.446
bawełna i odpadki	837	1.314
bale i słupy	4.698	10.931
drzewo tarte	193.099	192.323
wyroby z drzewa	5.120	3.785
klepki	894	1.162
dykty i forniery	6.597	16.574
meble gięte	2.849	4.072
wyroby koszykarskie	363	309
papier	11.905	10.603
papa, tektura	2.199	2.161
celuloza	6.721	9.572
żelazo surowe	97	1.998
żelazo handlowe	—	35.399
metale różne	18.993	2.570
wyroby żel. i metal.	25.833	30.823
szyny kolejowe	47.721	26.543
mat. nawierzchni kolej.	—	6.530
rury żeliwne, żelazne i stalowe	7.471	16.347
cynk	9.393	14.503
blacha cynkowa	4.223	5.705
różne	18.003	27.481
Razem	6.200.368	6.362.600

Najpoważniejszy ilościowo na wywozie węgiel bunkrowy w roku sprawozdawczym wzrósł o przeszło 75%. Wzrost ten łączy się z zaopatrywaniem coraz większych statków w węgiel bunkrowy w Gdyni. Dotyczy to specjalnie statków, udających się na Daleki Wschód. — Rok sprawozdawczy wnosi rekordową liczbę eksportu zboża. Wobec budowy elewatora zbożowego w porcie gdyńskim rok najbliższy winien przynieść poważne zmiany w eksporcie tego artykułu. — Bardzo poważny wzrost eksportu mąki pastewnej, kierowanej głównie do Finlandji i Stanów Zjedn. Am. P., datuje się właściwie od 1934 r. (15.210 ton wobec 4.971 ton w 1934 r.) Z produktów rolniczych doskonale rozwija się eksport słodu (17.105 ton wobec 6.748 ton w 1934 r.) oraz melasy (14.971 ton wobec 8.730 ton w 1934 r.)

Nieograniczony kontyngentami, jak bekony, wzrasta coraz bardziej eksport produktów hodowlanych: masła i jaj, osiągając w roku sprawozdawczym rekordowe wyniki. Poważną rolę odgrywa to usprawnienie techniki przeładunkowej, idącej w parze z usprawnionym przewozem do Anglji.

Jeden z najwcześniejszych artykułów eksportu przez Gdynię, bo zapoczątkowany już w 1926 r. cement dopiero w roku sprawozdawczym osiągnął rekordowe 8.117 ton, a tem samem przewyższył ostatnią najwyższą liczbę eksportu z 1926 r. (7.321 ton).

Przetwory mięsne poza Anglją zdobyły w roku sprawozdawczym rynek amerykański (U. S. A.), oraz szereg innych odległych rynków zamorskich, jak Filipiny, Marokko, Egipt, Maltę, Palestynę itd.

Pomimo przeszło 2%-owego wzrostu, eksport cukru w roku sprawozdawczym (103.792 ton wobec 101.282 ton w 1934 r.) nie przekroczył jeszcze ostatnio notowanej rekordowej liczby z 1931 r. (115.529 ton). — Zwiększyła się tylko poważnie ilość odbiorców cukru, do których zaliczyć należy przedewszystkiem Palestynę, Egipt, Libję i Grecję. Do krajów, które przeszło dwukrotnie powiększyły import cukru polskiego należą w pierwszym rzędzie: Finlandja, Danja, Norwegja, Syrja i Włochy.

Dobre rezultaty daje eksport szeregu produktów przemysłu chemicznego, jak przeszło 5-krotny wzrost eksportu saletry (9.773 ton wobec 1.658 ton w 1934 r.), ok. 2-krotny wzrost eksportu karbidu, oraz sody (9.606 ton wobec 8.106 ton w 1934 r.)

Tranzytowa sól potasowa sowiecka wykazuje (7.656 t)., wzrost eksportu w roku

sprawozdawczym, nie osiągając jednakże rekordowego wywozu w 1931 r. (32.791 t.)

Na szczególną uwagę zasługuje rozwój eksportu tkanin. W roku sprawozdawczym wywieźliśmy przez port gdyński nienotowaną dotychczas liczbę 6.446 ton tkanin (5.435 t. w 1934 r.) W grę wchodzi tu głównie eksport do Anglji i Stanów Zjedn. Am. P. Pionierskie ładunki tkanin, aczkolwiek w ilościach dotychczas niewielkich docierają obecnie niemal do wszystkich części świata.

Nasz reeksport bawełny jest dopiero w zaczątkach i rozwój jego musi w najbliższych latach przybrać bardziej realne kształty. W roku sprawozdawczym eksportowaliśmy (1.314 ton) bawełny w głównej mierze do państw wschodnio - bałtyckich, jak Finlandji, Litwy, Łotwy i Estonji.

Poza drzewem tartem, którego eksport obniżył się bardzo nieznacznie niemal wszystkie pozycje działu drzewa i wyrobów z niego wykazały wzrost. Najpoważniejszy wzrost (132,9%) wykazały tu bale i słupy (10.931 t), pozostając jednakże daleko do rekordowego wywozu w 1932 r. Nadal prawie jedynym odbiorcą jest tu Anglja.

Eksport dykt i fornierów wzrasta bardzo poważnie (16.574 t. wobec 6.597 ton w 1934 r.), kierowany niemal do wszystkich części świata. Podobnie rozwija się eksport mebli giętych, osiągając w roku sprawozdawczym również rekordowe wyniki (4.072 ton).

Zwrócić należy uwagę na rozwój wywozu produktów naszego hutnictwa, kierowanych w ilościach coraz większych na Daleki Wschód (Indje Bryt., Indje Hol. Wsch., Chiny, Japonja i Mandżurja), głównie na statkach „Far East Line", klarowanych przez Polską Agencję Morską w Gdyni. — Najpoważniejsze efekty daje tu żelazo handlowe (55.399 ton w 1935 r.), rury żeliwne, żelazne i stalowe (16.347 t. w 1935 r.) Zjawienie się tych pozycyj na eksporcie miało miejsce w momencie uruchomienia linji regularnej na Daleki Wschód (koniec 1933 r.)

Przeszło 50-%owy wzrost eksportu cynku (14.503 ton wobec 9.393 ton w 1934 r.) nie przekroczył jeszcze rekordowego wywozu w 1931 r. Blacha cynkowa natomiast dała na eksporcie rekordowe 5.705 ton.

Oba te artykuły w głównej mierze kierowane są do Japonji. Bardzo poważnymi odbiorcami cynku poza Japonią były: Szwecja, Argentyna i Indje Bryt. Rok sprawozdawczy przyniósł tu szczególnie poważny wzrost eksportu cynku do Argentyny.

Omawiając pozycje towarowe eksportu, które uległy obniżce w roku sprawozdawczym należy przedewszystkiem zwrócić uwagę na węgiel eksportowy. Według Gł. U. St. ogólny eksport węgla w roku sprawozdawczym obniżył się o 9,8%. Spadek eksportu węgla przez port gdyński wyniósł w tym samym czasie 2,7%. Spadek na odcinku eksportu gdyńskiego spowodowały pewne ograniczenia kwot eksportu w umowie polsko-angielskiej. Dotyczy to specjalnie najpoważniejszego obniżenia się eksportu węgla do Irlandji (63.586,5 ton wobec 678.863,7 ton w 1934 r.) Z europejskich rynków zbytu obniżyły się nadto wysyłki węgla do: Belgji, Estonji, Finlandji, Holandji, Niemiec i Rumunji. Z zamorskich rynków uległy obniżce do: Algieru, Australji i Malakki Bryt. Wzrosły natomiast wysyłki węgla eksportowego do: Afryki Franc. Zachodniej, Argentyny, Danji, Egiptu, Francji, Grecji, Islandji, Jugosławji, Łotwy, Marokka, Norwegji, Palestyny, Portugalji, Szwecji i Włoch. Zjawiły się nowe, względnie wznowiono rynki zbytu jak: Gibraltar, Hiszpanja, Japonja, Malta oraz Szwajcarja. Poważny wzrost wywozu węgla do Włoch tłumaczy się przedewszystkiem pośpiechem w wykonaniu niektórych dostaw w związku z ustalonem na dzień 18-go listopada 1935 r. wejściem w życie antywłoskich sankcyj gospodarczych. Rok 1936 w wywozie węgla na rynki skandynawskie ma przynieść spadek przedewszystkiem do Norwegji i Danji, gdzie liczyć się należy z silną konkurencją węgla niemieckiego.

Drugi skolei najpoważniejszy artykuł naszego eksportu, który wykazał niewielki spadek (0,4%) wywozu jest drzewo tarte. Spadek eksportu tarcicy przez port gdyński istnieje już od 1933 r., kiedy to wywieziono rekordową ilość 238.801 ton drzewa tartego. Wytłumaczeniem tego zjawiska jest sytuacja naszego drzewa na rynku angielskim, gdzie obserwujemy spadek przywozu drzewa polskiego, a wzrost importu tarcicy z Z. S. R. R. i Kanady.

Nie lepiej przedstawia się na rynku angielskim eksport naszych bekonów, których spadek łączy się ze stałem obniżeniem przez Anglję kwot kontyngentowych krajów cudzoziemskich na korzyść krajów dominjalnych.

Ostatnio port gdyński pozyskał nowy ciekawy żywy ładunek. Tym żywym ładunkiem są konie, przeznaczone do kopalni angielskich. W 1935 roku wysłaliśmy do Anglji przez port gdyński 634 konie.

Port gdyński w roku ubiegłym nietylko spełnił swe zadanie w stosunku do własnego gospodarstwa narodowego, ale pozyskując coraz więcej ładunków tranzytu poczyna coraz bardziej pracować nad przyszłą swą rolą portu rozdzielczego. Z. T.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 20 lutego 1936 r. pod przewodnictwem urzędującego wiceprezesa naszej Izby Dra Władysława Smolenia odbyło się posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego omówiona została m. in. sprawa udziału przedstawicieli Izby w Naradzie Gospodarczej w Warszawie oraz sprawa ustosunkowania się Izby do Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni.

W tej ostatniej sprawie Prezydjum Izby uchwaliło przystąpienie do Towarzystwa w charakterze udziałowca z nabyciem pewnej ilości udziałów w związku z zamierzonem przez nie podniesieniem kapitału zakładowego.

Pozatem Prezydjum uchwaliło przyznać dyplom uznania p. Augustowi Manasternemu z f. Baerwald w Nakle w związku z 30-leciem jego pracy w tej firmie.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 19 bm. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. Juljana Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Jako pierwszy punkt porządku dziennego rozpatrzony został projekt nowych przepisów izbowych, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę wagowych i mianowanych przez nią talimanów. Po szczegółowem omówieniu zasad, na których nowe przepisy będą oparte, Komisja powierzyła specjalnie wyłonionej Podkomisji bliższe zbadanie sprawy zaprzysiężenia przez Izbę pomocników wagowych, pracujących w porcie gdyńskim, jak to już ma miejsce w niektórych dobrze zorganizowanych portach zagranicznych. Dla wykonania tej pracy Komisja wyznaczyła termin dwutygodniowy, poczem projekt przepisów będzie rozpatrzony i zatwierdzony w formie ostatecznej.

Następnie Komisja rozważyła projekt przepisów wykonawczych dla zwalniania firm gdyńskich od państwowego podatku przemysłowego. Komisja stanęła na stanowisku, że zwalniania te powinny być stosowane w sposób jak najbardziej liberalny, ze względu na to, że działalność gospodarcza firm gdyńskich w pierwszym rzędzie przyczynia się do rozwoju portu i miasta Gdyni. Komisja zwróciła uwagę na przewlekłość obecnie obowiązującej procedury przy zwalnianiu od wspomnianego podatku.

Ograniczenia, stosowane w tej dziedzinie przez władze skarbowe oraz ta przewlekłość stoją, zdaniem Komisji, w sprzeczności z intencjami obowiązującej pod tym względem ustawy.

Po przyjęciu wniosku o zaprzysiężeniu przez Izbę jednego nurka dla portu gdyńskiego, Komisja wyłoniła specjalną Podkomisję dla rozpatrywania sporów, wynikłych na tle interpretacji uzansów w handlu zamorskim. Komisja wyraziła przytem zdanie o konieczności rejestrowania uzansów przez Izbę, jak również i wyroków Sądów Arbitrażowych, odbywających się w sprawach morskich wraz z ich umotywowaniem.

WALNE ZEBRANIE POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH.

Dnia 10 bm. odbyło się walne zebranie Związku Maklerów pod przewodnictwem prezesa Związku p. dyr. A. Ciencialy. Na zebraniu tem złożono sprawozdanie z działalności Związku, dokonano zmiany statutu oraz przyjęto szereg firm maklerskich, jako nowych członków Związku. Obecnie w Związku zrzeszonych jest 14 firm. W końcu dokonano wyboru nowych władz Związku w dotychczasowym składzie, a mianowicie:

Prezes p. dyr A. Cienciała, Wiceprezes p. Lars Usterud Svendsen, Członkowie Zarządu pp. dyr Jasiński i dyr Raczewski.

RADA PORTOWA PRZY URZEDZIE MORSKIM W GDYNI.

W Monitorze Polskim Nr. 41 z dnia 19. II. b. r. ukazało się zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 3. II. 36 o utworzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni następującej treści:

§ 1. Przy Urzędzie Morskim w Gdyni tworzy się Radę Portową.

§ 2. Rada Portowa przy Urzędzie Morskim jest organem opinjodawczym i doradczym w sprawach, dotyczących portu w Gdyni.

§ 3. W szczególności Rada Portowa powołana jest do opinjowania i stawiania wniosków w sprawach:

a) projektów rozbudowy portu oraz jego urządzeń,
b) taryf opłat portowych i innych opłat porcie,
c) regulaminów portowych i innych przepisów w porcie,

d) zasad eksploatacji portu,
e) koncesji i dzierżaw długoterminowych na terenie portu,
f) zleconych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu,
g) przedstawionych przez Urząd Morski.

§ 4. W skład Rady Portowej wchodzą:

1) Dyrektor Urzędu Morskiego lub delegowany przez niego zastępca jako przewodniczący,
2) Kapitan Portu Gdyńskiego lub delegowany przez niego zastępca,
3) Komisarz Rządu m. Gdyni lub delegowany przez niego zastępca,
4) Przedstawiciel Wojewody Pomorskiego,
5) 2 przedstawiciele Ministerstwa Skarbu,
6) 2 przedstawiciele Zarządu Polskich Kolei Państwowych,
7) Przedstawiciel Związku Izby Przemysłowo - Handlowej, delegowany na przeciąg 1 roku,
8) 2 przedstawiciele terytorjalnie właściwej Izby Przemysłowo - Handlowej, delegowani na przeciąg 1 roku,
9) 3 przedstawiciele Rady Interesantów Portu w Gdyni, delegowani na przeciąg 1 roku,
10) 3 przedstawiciele kupców eksportujących i importujących przez port gdyński powoływani na przeciąg 1 roku przez Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 5. Posiedzenie Rady zwołuje przewodniczący w miarę potrzeby, lecz nie rzadziej, jak raz na miesiąc.

§ 6. Porządek dzienny obrad Rady ustala przewodniczący i przesyła go członkom przynajmniej na 3 dni przed terminem posiedzenia.

Wnioski członków Rady, przesłane przewodniczącemu nie później jak na 7 dni przed terminem posiedzenia, muszą być wniesione na porządek dzienny posiedzenia.

§ 7. Posiedzenia Rady są protokółowane. W protokółach zamieszcza się opinję zarówno większości. jak i mniejszości członków Rady.

Protokóły Rady Dyrektor Urzędu Morskiego komunikuje Ministerstwu Przemysłu i Handlu w ciągu 7 dni od dnia odnośnego posiedzenia Rady.

§ 8. Jeżeli opinja dotyczy spraw, wchodzących w zakres kompetencji Urzędu Morskiego, a decyzja Dyrektora Urzędu Morskiego została wydana wbrew opinji Rady Portowej, wówczas Dyrektor Urzędu Morskiego komunikuje o tem Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

§ 9. Dla załatwienia spraw specjalnych z zakresu, wymienionego w § 3, Rada Portowa może wyłaniać z pośród siebie komisje stałe lub czasowe oraz przeprowadzać ankiety.

Skład oraz przewodniczącego tych komisyj wyznacza Rada na wniosek przewodniczącego Rady.

§ 10. W posiedzeniu Rady i komisyj mogą brać udział z głosem doradczym i w charakterze ekspertów osoby zaproszone przez przewodniczącego.

§ 11. Czynności biurowe Rady Portowej załatwia personel Urzędu Morskiego, wyznaczony przez Dyrektora.

§ 12. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1936 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18 lutego 1929 r. o utworzeniu Tymczasowej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni („Monitor Polski" Nr. 52, poz. 101), zmienione rozporządzeniem z dnia 27 lutego 1931 r. („Monitor Polski" Nr. 54, poz. 94), oraz § 9 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 7 marca 1934 r. w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego „Monitor Polski" Nr. 70, poz. 107).

Zaznaczyć należy, że od 1929 roku przy Urzędzie Morskim istniała dotychczas „Tymczasowa Rada Portowa" o nieco mniejszym składzie, a powyższe zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu nadaje jej charakter stały oraz zmienia dotychczasową nazwę na „Radę Portową".

ZEBRANIA KOMISJI CELNEJ.

Dnia 14 oraz 15 bm. odbyły się w Urzędzie Morskim zebrania Komisji Celnej Rady Portu pod przewodnictwem zastępcy dyrektora Departamentu Ceł p. inż. R. Kurnatowskiego. Na zebraniach tych rozpatrywano i przyjęto w ostatecznej redakcji projekt regulaminów dla publicznych składów celnych, następnie opracowano wnioski w sprawie zwiększenia personelu służby celnej w porcie gdyńskim i w sprawie ubezpieczeń towarów w publicznych składach celnych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. STYCZNIU R. B.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu styczniu r. b. *748.668,5 ton* wobec 641.012,9 ton w mies. grudniu 1935 r. oraz 596.617,4 ton w mies. styczniu 1935 r.

Pierwszy miesiąc 1936 roku przynosi z sobą zapowiedź dobrych obrotów w porcie gdyńskim.

Miesiąc styczeń rb. wykazuje poważny 16,7%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. grudniem oraz 25,5%-owy wzrost w stosunku do m. stycznia 1935 r. Tak poważna wysokość wzrostu obrotów w początku nowego roku nie była jeszcze notowana w porcie gdyńskim w okresie szeregu ubiegłych lat.

Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski — 97.117,1 ton, oraz wywóz zamorski — 651.551,4 ton.

Przywóz zamorski (97.117,1 ton) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje dość duży spadek (34,9%) w porównaniu z rekordowym importem w m. grudniu 1935 r. (149.278,9 ton) jednak 15,7%-owy wzrost w stosunku do m. stycznia 1935 r. (83.932,7 ton).

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowały w pierwszym rzędzie poza owocami świeżemi, towary masowe, jak złom żelazny, rudy różne i brak pirytów. Przeszło 28%-owy spadek importu złomu żelaznego (34.841 ton wobec 48.684 ton w m. grudniu), 41%-owy spadek importu rud różnych i wypałków pirytowych (7.651 ton wobec 12.673 ton w grudniu) oraz brak w miesiącu sprawozdawczym na imporcie pirytów (w m. grudniu — 5.060 ton) musiało skolei rzeczy spowodować obniżenie się ogólnego importu. Spadek importu owoców świeżych ma zawsze miejsce w styczniu każdego roku po miesiącu wzmożonych obrotów w grudniu. Podobnie i w miesiącu sprawozdawczym import owoców świeżych obniżył się z 12.409 ton (w grudniu) na 3.631 ton (w styczniu). Od grudnia do lutego włącznie import owoców świeżych osiąga największe nasilenie. Miesiąc styczeń 1936 roku wnosi dość duży spadek w porównaniu ze styczniem 1935 roku. Najbliższe miesiące wyjaśnią, czy import w roku bieżącym ulegnie obniżce.

Poza temi 4-ma najpoważniejszemi artykułami w m. styczniu spowodowały spadek: owoce suszone 431 ton (831 ton), orzechy i migdały — 67 ton (153 ton), korzenie — 76 ton (137 ton), nasiona oleiste — 4.548 ton (5.345 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 494 ton (774 ton), tłuszcze zwierzęce surowe—584 ton (1.898 ton), tran — 249 ton (427 ton), napoje alkoholowe i inne 74 t. (102 t.), przetwory chemiczne 131 t. (288 ton), farby — 22 ton (253 ton), garbniki — 1.277 ton (1.446 ton), fosforyty — 10.496 ton (21.950 ton), sól potasowa — brak w styczniu (2.850 ton), skóry — 2.041 ton (2.509 ton), wełna — 2.453 ton (2.577 ton), juta — 944 ton (2.323 ton), papier — 659 ton (1.034 ton) celuloza — 268 ton (1.186 ton), maszyny, aparaty i części — 247 ton (849 ton) oraz części wagonów i lokomotyw — 228 ton (594 ton). Wśród powyższych pozycyj zwraca uwagę około 50%-wy spadek fosforytów. Jest to spadek spowodowany przyczynami czysto sezonowemi, gdyż od szeregu lat w tym miesiącu import fosforytów osiąga swoje minimum.

Do pozycyj towarowych importu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały wzrost należą: kawa — 393 ton (134 ton), kakao — 353 ton (203 t.), nasiona różne — 192 t. (124 t.), żywica — 752 t. (196 t.), śledzie świeże — 1.494 t. (500 t.), śledzie solone — 1.403 t. (1.266 ton), oleje — 418 t. (158 t.), smoła i smary — 51 t. (27 t.), asfalt — 436 t. (brak w m. grudniu), tytoń — 422 t. (2. t.), siarka — 391 t. (181 t.), bawełna — 13.287 t. (13.100 t.), len, konopie, sizal i inne włókna roślinne — 269 t. (95 t.), szmaty — 720 t. (676 t.), miedź — 908 t. (678 t.), oraz wyroby żelazne i metal. — 609 t. (385 t.).

Bardzo dobrze zapowiada się import śledzi świeżych i solonych, skoro miesiąc styczeń 1936 r. przewyższył o przeszło 62% rezultat ub. m. grudnia. Import bawełny w m. styczniu rb. osiągnął nową rekordową liczbę 13.287 ton, wobec 13.100 t. w m. grudniu 1935 r. Naogół największe nasilenie importu bawełny ma miejsce w miesiącach: grudzień — maj.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	styczeń 1936 r.	*styczeń 1935 r.*
Ryż surowy	6	70
owoce świeże	3.631	10.740
owoce suszone	431	577
konserwy owocowe	2	11
orzechy i migdały	67	47
kawa	393	438
kakao	353	704
herbata	67	91
korzenie	76	111
nasiona oleiste	4.548	6.119
nasiona różne	192	3
rośliny i mat. roślinne	21	14
żywica	752	185
śledzie świeże	1.494	1.400
śledzie solone	1.403	3.409
rudy różne i wypałki pirytowe	7.651	641
oleje	418	60
smoła i smary	51	11
asfalt	436	10
tłuszcze i oleje roślinne	494	173
tłuszcze zwierz. surowe	584	454
tran	249	120
napoje alkoholowe i inne	74	64
tytoń	422	540
farby	22	23
siarka	391	332
przetwory chemiczne	131	222
garbniki	1.277	699
fosforyty	10.496	1.880
skóry	2.041	2.601
wełna	2.453	2.134
odpadki wełny	58	67
przędza wełniana	36	30
bawełna	13.287	5.612
odpadki bawełny	61	61
przędza bawełniana	113	56
len, konopie, sizal i inne włókna	269	115
juta	944	1.501
szmaty	720	248
kauczuk	420	120
wyroby gumowe	39	12
papier	659	867

papa, tektura	2	—
celuloza	268	438
żelazo surowe	205	—
metale różne	77	295
złom	34.841	37.901
miedź	908	532
cyna	24	38
cynk	31	1
wyroby żel. i metal.	609	147
maszyny, apar. i części	247	119
części wagon. i lokomot.	228	577
samochody, motocykle i części	55	9
różne	2.390	1.304
Razem	97.117	83.933

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (651.551,4 ton) wykazuje poważny 30,4%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. grudniem 1935 r. (491.734 t.) oraz nieco mniejszy 27.1%-owy wzrost w stosunku do mies. stycznia 1935 r. (512.684,7 ton).

Podobnie jak import, również i eksport zapoczątkował rok 1936 bardzo poważnie. Obroty są zaledwie o 3,2% mniejsze od rekordowego wywozu zam. w miesiącu sierpniu ub. roku (673.344,5 ton).

Wzrost wywozu w mies. styczniu rb. spowodowały przedewszystkiem pozycje: węgla eksportowego — 522.707 ton (372.416 ton), drzewa tartego — 30.038 ton (19.069 ton), żelaza surowego — 2.347 ton (brak w m. grudniu ub. r.), żelaza handlowego — 10.582 ton (7.225 ton), rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 1.814 ton (1.650 ton), cynku — 1.089 ton (730 ton), oraz zboża (jęczmień) — 500 ton (brak w ub. mies. grudniu). Eksport węgla w miesiącu sprawozdawczym osiągnął rekordowe wyniki, wobec poprzednio notowanych w mies. sierpniu 1935 r. (515.140 ton). Przeszło 57%-owy wzrost wywozu drzewa tartego, sygnalizowany już w końcu grudnia 1935 roku, spowodowany został brakiem odpowiedniej ilości statków w grudniu i przesunięciem w związku z tem pewnych transportów drzewa na miesiąc styczeń b. r.

Bardzo dobre rezultaty daje w miesiącu sprawozdawczym eksport produktów hutniczych, ze szczególnem uwzględnieniem żelaza surowego i handlowego. Transporty te nadal w przeważnej mierze kierowane są na Daleki Wschód.

Do pozycyj eksportu, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym należą: mąka ryżowa — 105 ton (150 ton), mąka pastewna — 650 ton (1.689 ton), słód — 1.390 t. (1.988 ton), szynki i inne peklowane — 137 ton (179 ton), cement — 410 t. (970 t.), węgiel bunkrowy — 32.337 t. (33.609 t.), koks — 13.557 t. (16.015 t.), cukier — 2.906 t. (6.010 t.), makuchy — 3.817 t. (4.653 t.), soda — 448 t. (527 t.), karbid — 172 t. (408 t.), sól potasowa — 450 t. (2.092 t.), saletra — 22 t. (348 t.), siarczan amonu — 2.037 t. (3.082 t.), meble gięte — 214 t. (355 t.), papier — 559 t. (889 t.), metale różne — 6 t. (289 t.), wyroby żelazne i metalowe — 2.736 t. (3.371 t.), oraz blacha cynkowa — 66 t. (559 t.). Wśród powyższych pozycyj musi zwrócić pewną baczniejszą uwagę poważny spadek cukru nawet w porównaniu ze styczniem 1935 r. soli potasowej oraz siarczanu amonu. Dobre rezultaty daje natomiast eksport: nasion i roślin — 465 t. (328 t.), bekony — 2.016 t. (1.364 t.), jaja — 922 t. (265 t.), masło — 802 t. (29 t.), oleje i parafina — 56 t. (5 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 255 ton (148 t.), przetwory mięsne — 609 t. (484 t.), otręby — 508 t. (407 t.), salmiak — 42 t. (brak w m. grudniu), skóry — 63 t. (32 t.), oraz bardzo poważnie bale i słupy — 7.739 t. (49 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r., poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	styczeń 1936 r.	*styczeń 1935 r.*
Zboże (jęczmień)	500	8.179
strączkowe	57	14
mąka ryżowa	105	350
mąka	35	—
mąka pastewna	650	1.615
słód	1.390	1.171
owoce świeże	183	107
konserwy owocowe	10	—
nasiona i rośliny	465	83
szynki i inne peklow.	137	137
bekony	2.016	2.150
drób i ptactwo bite	98	157
jaja	922	173
masło	802	130
cement	410	755
sól	—	20
węgiel eksportowy	522.707	422.082
węgiel bunkrowy	32.337	22.319
koks	13.557	21.080
oleje i parafiny	56	12
tłuszcze zwierz. surowe	255	11
przetwory mięsne	609	204
cukier	2.906	6.332
napoje alkoholowe	2	11
makuchy	3.817	2.885
otręby	508	—
soda	448	900
salmiak	42	23
karbid	172	279
farby	7	—
biel cynkowa	288	114
sól potasowa	450	—
saletra	22	12
nawozy azotowe (siarczan amonu)	2.037	1
skóry	63	31
tkaniny	447	311
bawełna i odpadki	130	43
bale i słupy	7.739	—
drzewo tarte	30.038	2.849
wyroby z drzewa	483	113

klepki	12	—
dykty i forniery	1.331	973
meble gięte	214	167
wyroby koszykarskie	65	3
papier	339	372
papa, tektura	86	60
celuloza	1.297	—
żelazo surowe	2.347	201
żelazo handlowe	10.582	4.876
metale różne	6	—
wyroby żel. i metal.	2.736	3.426
szyny kolejowe	—	2.210
rury żeliwne, żelazne i stalowe	1.814	462
cynk	1.089	1.126
blacha cynkowa	66	456
różne	2.402	3.331
Razem	631.331	312.683

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków tak na wejściu, jak na wyjściu. Przyszło bowiem 446 statków (428) o pojemności 436.290 n. r. t. (396.844 n. r. t.), wyszło zaś 434 statki (433) o pojemności 432.377 n. r. t. (391.117 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Norwegja — 4, Niemcy — 5, Anglja — 6. Stany Zjedn. Am. P. — 7, Włochy — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10, Z. S. R. R. — 11, Łotwa — 12 i t. d., wykazując nader niekorzystne przegrupowanie się Anglji z 3-go miejsca (w grudniu) na 6-e (w styczniu), na korzyść Danji. która z 6-go przeszła na 3-e miejsce, Włoch z 10-go miejsca (w grudniu) na 8-e miejsce (w styczniu). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu rb. wyniósł 978.2 n. r. t. (927.2 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 47 (47).

Średni postój statków w porcie wyniósł 32.6 godzin (30,2 godzin).

Ruch statków w miesiącu styczniu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	32	31.268	30	30.858
W. M. Gdańsk	4	3.174	4	3.174
Anglja	23	36.993	20	29.030
Danja	63	40.352	67	44.253
Estonja	8	4.524	9	4.698
Finlandja	17	21.567	19	25.384
Grecja	9	24.215	7	20.021
Holandja	7	4.352	7	4.352
Jugosławja	—	—	1	3.203
Łotwa	7	6.179	7	5.747
Niemcy	37	29.742	63	37.373
Norwegja	40	33.813	41	34.783
Rumunja	1	2.599	1	2.599
Stany Zjedn. Am. P.	10	32.646	10	32.646
Szwecja	134	103.276	133	98.357
Włochy	10	32.956	9	29.261
Z. S. R. R.	4	6.234	4	6.234
Razem	446	436.290	434	432.377

Ruch pasażerów osłabł jedynie na przyjściu. Przyjechało bowiem pasażerów ogółem 70 osób (378). w tem: z Anglji — 11, Belgji — 10, Danji — 17, Finlandji — 7, Holandji — 5. Litwy — 5, Norwegji — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 8, Szwecji 1 oraz via W. M. Gdańsk — 3. Wyjechało zaś pasażerów ogółem 847 osób (789), w tem: do Anglji — 412, Belgji — 193. Niemiec — 1. Stanów Zjedn. Am. P. — 237. Urugwaju — 2. oraz via W. M. Gdańsk — 2.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W STYCZNIU BR.

W miesiącu styczniu przepracowano godzin 11.840 min. 35 z zużyciem prądu 97.965 kWh i przeładowano 184.449 t. towarów masowych i drobnicowych, z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów:

Dźwigi	godz. pracy netto	Ilość przeład. ton.	Ilość zużytego prądu kwh	Proc. zatrudn. netto
1. 3 mostowe	477,30	23.853	14710	79.5
2. 1 taśmowiec	73.55	20.838	4370	37,0
3. 1 zasobnik	346,16	16,851	2660	173,5
4. 6 do rudy i złomu	3023,50	47,972	27972	252.0
5. 24 bramowe	4374,25	30,520	24100	91,0
6. 14 półbramowe	3344,40	39.903	23933	126.7

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 120,8%, w ubiegłym roku 117.0%, przyrost wynosi zatem 3.8%.

GDYŃSKIE BIURO INFORMACYJNO-BUDOWLANE.

Rozwój ruchu budowlanego w Gdyni. który zajął, jak wiadomo, w roku ubiegłym pierwsze miejsce w Polsce, wymaga szczególnego natężenia pracy ze strony wszystkich czynników zainteresowanych w regulacji tego ruchu. Również wymaga ruch ten gromadzenia i fachowego opracowania wszelkich dosyć skomplikowanych materjałów informacyjnych, niezbędnych dla osób, zamierzających budować w Gdyni.

W dniach ostatnich założone zostało przez inż. arch. K. Janickiego, inż. dypl. Rygla i J. Skarzyńskiego biuro informacyjno-budowlane, mające na celu informowanie osób zainteresowanych i udzielanie im porad w zakresie budownictwa tak mieszkaniowego jak i przemysłowego na terenie Gdyni i okolic.

Spodziewać się należy, iż działalność wspomnianego biura przyczyni się do dalszego usprawnienia ruchu budowlanego w Gdyni.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU BR.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu stycznia b. r. wyniósł 507.710,5 ton. Liczba ta jest niższa od liczby wyrażającej ogólny przeładunek w tym samym miesiącu roku ubiegłego o 64.567,5 ton, natomiast jest wyższa od odpowiedniej liczby za grudzień zeszłego roku o 121.655 ton. Tak kształtująca się sytuacja w zakresie przeładunku towarów znalazła swój oddźwięk w ruchu statków w porcie, o którym cyfrowe dane umieszczamy niżej. Drugiem zjawiskiem, dającem się zauważyć od dłuższego czasu w porcie gdańskim jest wzrost przeładunków towarów importowanych. Pod tym względem miesiąc sprawozdawczy nie wykazał odchylenia od kształtującej się pomyślnie konjunktury. W styczniu r. b. ogólny przywóz towarów wyraził się w liczbie 67.524 ton, gdy w tym samym miesiącu roku zeszłego przywieziono towarów 50.266,8 ton, w porównaniu do grudnia z. r. Spadek przywozu wyraził się w liczbie zaledwie 2.015 ton. Co się tyczy wywozu, to w porównaniu do stycznia r. z. zmalał on o 81.835 ton, natomiast w porównaniu do grudnia z. r. wzrósł o 123.700 ton.

Przechodząc do analizy przywozu poszczególnych towarów zanotować wypada następujące najbardziej charakterystyczne zmiany w porównaniu z tym samym miesiącem roku zeszłego (liczby podane w nawiasach dotyczą stycznia 1935 roku). — Wzrósł przywóz towarów następujących: rudy — 39.488,4 ton (18.135,8 ton), melasa 1.124 ton (0), tłuszcze zwierzęce 705,2 ton (382,7 ton), stal i żelazo — 1.918,4 ton (1.451,6 ton); zmniejszenie przywozu wykazały towary następujące: nasiona 166,6 ton (1.076,2 ton), kawa 202,9 ton (248,2 ton), kakao 50 ton (102,9 ton), śledzie solone 2.804,7 ton (4.580,8 ton), surówka żelaza 73,6 ton (84 ton), przędza wełniana 1,7 ton (60,8 ton), przędza bawełniana 32,2 ton (287,7 ton), całkowicie odpadł przywóz następujących towarów, fosforyty — (2.646,9 ton), wełna surowa — (6,7 ton) oraz szmaty — (132 ton).

W wywozie wzrost wykazały następujące kategorje towarów: pszenica 3.078,8 ton (101,6 ton), strączkowe 7.661,9 ton (1.545,4 ton), mąka 21.145,4 ton (3.055,3 ton), bekony 109 ton (95,3 ton), oleje do trybów 65,7 ton (39,3 ton), oraz parafina 918,1 ton (805,1 ton).

Zmniejszenie wywozu nastąpiło w towarach następujących: żyto — 14.997,4 ton (50.898 ton), jęczmień 29.837,8 ton (33.620,6 ton), węgiel 253.140,2 ton (324.557,8 ton), makuchy 3.550,9 ton (6.214,8 ton), cynk 142,8 ton (841 ton), smary 933,2 ton (1.174,5 ton), drzewo tarte 48.602,4 ton (53.667,3 ton). Z przytoczonych liczb zwraca uwagę poważny wzrost wywozu mąki i roślin strączkowych, oraz pszenicy. Spadek natomiast wywozu żyta — poważny — i mniej znaczny wywozu jęczmienia. Świadczyćby to mogło o uszlachetnieniu wywozu, pomimo globalnego spadku ilościowego. Zwrócić również należy uwagę na wzrost wywozu węgla w miesiącu styczniu b. r. w porównaniu do grudnia z. r., który to wzrost wyniósł około 90.000 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU.

W miesiącu styczniu ruch portowy w Gdańsku wykazał wzrost tak pod względem stycznia 1935 roku, jak i względem poprzedniego miesiąca — grudnia. Weszło i wyszło statków morskich: w styczniu 1936 — 758 o pojemności 490.466 t. rej. netto, w styczniu 1935 — 710 o pojemności 486.514 t. r. n., w grudniu 1935 — 702 o pojemności 480.833 t. r. n. Lekki wzrost nawet wobec grudnia, zaliczanego jeszcze do miesięcy jesiennego ruchu, świadczy o przezwyciężeniu sezonowego spadku ruchu, a tem samem dowodzi dość znacznego ożywienia. Ilość statków w ruchu wzrosła więcej niż ich tonaż, czyli średni tonaż statku odwiedzającego port — zmniejszył się. Jest to charakterystyczne, jak dla bardzo korzystnego pod względem atmosferycznym dla małych statków miesiąca (ciepła pogoda i słabe wiatry), tak i dla spadku w ruchu ilości dużych węglowców, co znowuż świadczy o zajęciu miejsca tych statków przez statki drobnicowe, statki ładujące drzewo, zboże i inne dla portu korzystniejsze od węgla towary.

Ogółem weszło do portu w styczniu statków morskich 381 o pojemności 244.397 t. rej. netto, w tem 152 z ładunkiem o pojemności 98.284 t. r. n., 209 próżnych z 136.884 t. r. n. i jako do portu ukrycia, bunkrowania lub zaprowiantowania 20 z 9.229 t. r. n.

Wyszło z portu statków morskich 377 z 246.069 t. r. n. pojemności, w tem z ładunkiem 335 z 218.039 t. r. n., próżnych 23 z 20.528 t. r. n. i jako z portu ukrycia, bunkrowania lub prowiantowania 19 z 7.502 t. r. n.

Pod względem bander statków na wejściu kolejność była następująca: statki niemieckie 127 z 57.206 t. r. n., duńskie 68 z 46.585 t., szwedzkie 69 z 38.196 t., fińskie 19 z 27.375 t., polskie 23 z 15.394 t., norweskie 23 z 14.245 t., angielskie 13 z 11.326 t. itd.

WIADOMOŚCI MORSKIE

NIESPODZIEWANY WYNIK OBRAD PÓŁNOCO - ATLANTYCKIEJ KONFERENCJI.

Londyńskie obrady North Atlantic Passenger Conference, które wzbudziły powszechne zaciekawienie na skutek oświadczenia jeszcze przed obradami Cunard-White Star Line, że uważa „Queen Mary" za cabinship i odpowiednio obniża ceny biletów, a w razie nieuznania jej kroku — wystąpi z konferencji, skończyły się odłożeniem sprawy do następnego posiedzenia, co było możliwe, ponieważ do uruchomienia „skromnego kabinowca" jeszcze daleko. Wysuwano podczas obrad dowcipną propozycję — ażeby znieść wogóle sygnaturę klasy kabinowej, wniosek jednakże spotkał się ze stanowiskiem wymijającem większości uczestników obrad.

Po zamknięciu obrad delegaci konferencji natychmiast zebrali się w Paryżu i powzięli wspólną uchwałę, według której *wszystkie* statki pasażerskiego ruchu transatlantyckiego klasyfikowane są jako cabin - ships i dzielą się na dziewiętnaście szczebli.

Praktycznie wygląda to tak, że „Queen Mary" i „Normandie" znalazły się na pierwszym, najdroższym szczeblu. Parowce United States Lines umieszczone są na środku skali klasyfikacyjnej. Stawki na wszystkich szczeblach zostały z lekka podwyższone. Cunard White Star Line po takim obrocie rzeczy uroczyście wyrzekła się wystąpienia z konferencji. Słowem — wszystko dobrze — co się dobrze kończy.

Przyglądając się sprawie bliżej widzimy, że właściwie dowcipna teza tych, którzy proponowali zniesienie klasy kabinowej — przeszła. Tylko przeszła w formie odwróconej: zamiast tezy „żaden statek nie będzie kabinowym", przeszło hasło „wszystkie statki będą statkami kabinowemi". A „wszystkie" — to przecież tyle praktycznie, co „żaden". Byleby nie „niektóre".

MOŻLIWOŚĆ WZNOWIENIA RUCHU NA LINJI HOLENDERSKIEJ DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Na posiedzeniu rady miejskiej w Amsterdamie stwierdzono, że pertraktacje pomiędzy rządem a przedsiębiorstwem holenderskiej linji południowo - amerykańskiej tak dalece się już posunęły naprzód, że w najbliższym czasie można oczekiwać decyzji w tej sprawie. Kompanja, która przez sprzedaże i wypadek ze statkiem „Orania" nie jest już w posiadaniu swej poprzedniej floty, będzie niewątpliwie musiała budować nowe statki, oczywiście w Holandji. Uczyni to jednak w razie zapewnienia odpowiedniej subwencji rządowej.

Widzimy tu sytuację zupełnie analogiczną ze sprawą budowy statku zastępczego za szybko zdemodernizowany „Statendam" linji północno amerykańskiej. W obu wypadkach na pierwsze miejsce wysuwa się subwencja dla rodzimego przemysłu budownictwa okrętowego, dopiero na drugiem miejscu stoją interesy żeglugowe.

REALIZACJA BUDOWY WOLNEGO PORTU W NOWYM YORKU.

Z początkiem marca rozpocznie się zapowiadająca się od paru lat budowa wolnego portu w Stapleton, Staten Island w Nowym Yorku. Będzie to pierwszy z wolnych portów Stanów Zjednoczonych: drugi ma powstać w San Francisco.

Roboty mają być wykończone w ciągu 9 miesięcy, kosztem 4.600.000 milj. dolarów. Projekt przewiduje budowę siedmiopiętrowego magazynu, kosztem 3,5 milj. dolarów.

STULECIE LLOYD TRIESTINE.

Na 2 kwietnia b. r. przypada stulecie istnienia towarzystwa żeglugowego Lloyd Triestine. Już w roku 1919 flota towarzystwa liczyła statków 53 o pojemności brutto 230.922 ton. W ostatnich latach zbudowano znany motorowiec „Victoria" i uruchomiono linję Triest—Daleki Wschód, statkami „Conte Verde" i „Conte Rosso". Zapowiada się uroczysty obchód stulecia towarzystwa.

WŁAŚCICIELE SZWEDZKICH ŻAGLOWCÓW BRONIĄ SIĘ PRZECIWKO WYSOKIM STAWKOM ASEKURACYJNYM NA ICH PRZEWOZACH.

Sveriges Segelfartygsforening (szwedzki związek statków żaglowych), który obejmuje właścicieli wszystkich mniejszych statków szwedzkich na posiedzeniu w Halmstad rozważał sprawę zbyt wysokiego ubezpieczenia dla towarów przewożonych na żaglowcach, w w stosunku do stawki dla parowców. Ładunek przewożony na żaglowcu jest faktycznie obciążony pięć razy wyższą stawką, asekuracyj-

ną niż ładunek parowca. Prowadzone są pertraktacje z kupcami i podobno wkrótce nabierze mocy nowa forma kontraktu asekuracyjnego, korzystniejsza dla żaglowców i ich klientów.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE W ROKU 1935.

Urzędowe dane władz portowych w Kopenhadze, świeżo ogłoszone, podają dla roku 1935 na wejściu 25.432 statków morskich o ogólnej pojemności 7.452.041 ton rej. netto: dane te obejmują również całkowity ruch przybrzeżny, wobec czego średni tonaż statku zawijającego do Kopenhagi wypada poniżej 300 ton.

Kolejność bander: duńska 4.431.416 t. r. n., szwedzka 818.146, angielska 410.060 itd. Polska bandera na 9-em z 25 miejsc, o tonażu 98.182 t. r. n., w 20 zawinięciach do portu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZECIWDZIAŁANIE PODWYŻCE CEN W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ TARYFY TOWAROWEJ W NIEMCZECH.

W związku z nową taryfą towarową na kolejach niemieckich, podwyższoną o 5% w stosunku do dotychczasowych opłat, należy zaznaczyć, że nowe rozporządzenie „Verordnung gegen Preissteigerungen aus Anlass der Erhöhung von Eisenbahngütertarifen“ z 20 stycznia br. wskazuje na obawy Rządu zwyżkowania cen w związku z akcją taryfową. W myśl postanowień rozporządzenia, podwyższanie cen na zasadzie opłat nowej taryfy kolejowej jest zakazane. Za podwyższanie ceny uważa się również zmianę warunków dostawy i płatności na niekorzyść odbiorcy. Jedynie w wypadkach uzasadnionych względami natury gospodarczej może kompetentny Minister Rzeszy lub też przez niego wskazana instytucja zezwolić na wyższe ceny — w drodze wyjątku.

Powyższe rozporządzenie obowiązuje od dnia 22 stycznia br.

TRANZYT TOWARÓW DO WŁOCH PRZEZ CZECHOSŁOWACJĘ.

Dla przypomnienia eksporterom polskim podajemy, że w związku z zastosowaniem przez Czechosłowację sankcyj wobec Włoch tranzyt przez Czechosłowację następujących towarów został uzależniony od uzyskiwania zezwoleń: w związku z zakazami wywozu: a) konie, muły, osły, inne zwierzęta pociągowe, b) kauczuk, c) bauksyt, tlenek glinu, piryt, wypałki pirytowe, stopy chromu, manganu, niklu, tytanu, wolframu i wanadu z żelazem, żelazo-molibden, żelazo-krzemo-mangano-aluminjum, żelazo-krzem, żelazo-krzemo-mangan oraz ponadto — aluminjum, stare żelazo, chrom, mangan, nikiel, tytan, wolfram, wanad, rudy chromu, manganu, niklu, tytanu, wolframu, wanadu, cynu, ruda cynowa. Za pozwolenia przewozu, które byłyby ewentualnie udzielone, nie są pobierane opłaty manipulacyjne. O ile lista towarów nie ulegnie rozszerzeniu, nie będzie trudności przy tranzycie do Włoch innych towarów. Tranzyt wymienionych wyżej artykułów przez Czechosłowację do innych krajów dozwalany jest przez czechosłowackie Min. Przemysłu i Handlu w trybie przyspieszonym, przyczem podanie o pozwolenie na tranzyt winno być przez firmę spedycyjną wniesione na odpowiednich formularzach.

PRZEPISY PORTUGALSKIE O WYMIARACH SKRZYNEK DO OWOCÓW.

Dekretem Nr. 26.056 z dn. 18. 9. 35 i uzupełnieniem z dnia 6 grudnia 1935 r. do powyższego dekretu wymiary standartowe skrzynek do opakowania melonów zostały zmienione na następujące:

Skrzynka na 4/6 melon.	550×370×190 m/m
„ „ 8/10 „	690×600×180 m/m
„ „ (typ walencjan.)	970×400×360 m/m
½ „ „ „ „	970×400×180 m/m

Grubość desek: dno — 15 m/m: boki i przykrywa 10 m/m.

Skrzynki na 8/10 melonów mają być rozdzielone wewnątrz na dwa przedziały, skrzynie typu walencjańskiego winny być rozdzielone wewnątrz na trzy przedziały.

Skrzynie tego ostatniego typu przeznaczone są do owoców eksportowanych do północnej Europy.

MOŻLIWOŚCI IMPORTU ZIEMNIAKÓW DO ANGLJI.

W bieżącym roku daje się odczuwać w Wielkiej Brytanji brak ziemniaków. Niedobór obliczany jest na przeszło pół miljona ton.

W związku z tym stanem rzeczy wzrosło zainteresowanie importerów dla towaru obcego, a w cenach zaznacza się tendencja mocna. Ceny wzrosły dość znacznie, zarówno na ziemniaki krajowe jak i importowane, w ciągu ostatniego miesiąca. Ceny te są również wyższe od cen odpowiedniego okresu roku ubiegłego.

Do czasu, gdy ziemniaki nowe ukażą się już na rynku, pozostaje jeszcze okres trzech do czterech miesięcy. W tym okresie istnieją pewne możliwości zbytu dla ziemniaków polskich.

Licencje importowe. Import ziemniaków podlega specjalnym zezwoleniom indywidualnym (licenses), wydawanym przez Board of Trade (Ministerstwo Handlu). Licencje te wydawane są przez Ministerstwo poszczególnym importerom i oparte na obliczeniu przeciętnej ilości, jaką każdy z nich importował w ciągu ostatnich trzech lat.

Obecnie w związku z niedoborem ziemniaków, licencje te są wydawane importerom przez Board of Trade bez żadnych trudności i stan ten potrwa jeszcze zapewne około dwóch miesięcy.

Gatunek ziemniaków. Rynek angielski żąda ziemniaków podłużnych, białych, gładkich (bez głęb. oczek na nowe pędy). Rozmiar ziemniaków nie powinien być mniejszy od 80 m/m w średnicy. Przynajmniej 80% towaru musi być w stanie zupełnie nieuszkodzonym, t. zn. bez skaleczeń, zgniecenia lub obdarcia skóry.

Opakowanie. Żądane są worki całe, nowe i czyste, o pojemności około 51 kg. Waga brutto worka z ziemniakami powinna wynosić przy wyładowaniu 52 kg, t. zn. 1 ctw. angielski. Worki winny być zaszyte, a nie związane.

Warunki płatności. Przeważnie gotówka za okazaniem dokumentów: w niektórych wypadkach: część zapłaty za okazaniem dokumentów, a reszta po nadejściu i zaakceptowaniu towaru.

Ceny. Ceny ziemniaków, zależnie od jakości i ilości, oraz gatunków, wahają się od Ł 4. 10 s. do Ł 6.0.0 za tonę cif. Londyn, i od Ł 5.0.0 do Ł 7.0.0 cif. Hull. (Ceny ziemniaków krajowych angielskich są wyższe).

Obecny import. Głównymi dostawcami ziemniaków do Anglji są: Irlandja, Holandja, Belgja, Niemcy.

Cło. Cło na ziemniaki w okresie od 1-go września do 30 czerwca wynosi Ł 1.0.0 od tony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 STYCZNIA DO 7 LUTEGO 1936 R.

AUSTRALJA. Ustanowiony został dodatkowy bezcłowy kontyngent przywozowy w wysokości 10.000 ton ang. dla blachy galwanizowanej pochodzenia brytyjskiego.

AUSTRJA. 3. bm. uległo podwyższeniu cło na rury żelazne różnych rodzajów.

BELGJA. Rozporządzeniem z dnia 20/21 stycznia br. uległy zniżce cła na masło roślinne z oliwek, tłuszcze pachnące (graisses perfumées) oraz rozszerzony został zakres artykułów podpadających pod pozycję części i akcesorjów samochodowych.

Min. Rolnictwa ogłosiło, że pozwolenia na przywóz mięsa preparowanego (poz. 210, 212, 213 i 214) i smalcu (poz. 16) mogą być udzielone osobom, zamieszkałym w Belgji, które zwrócą się z podaniem o pozwolenie do dnia 15. II. 35. Podanie ma być opatrzone marką stemplową o wart. 6 fr. i dwoma znaczkami po 1.75 fr. Tytułem kaucji, zwrotnej po 29. II. 36 po stwierdzeniu importu, należy wnieść kwoty 0.10 fr. od 1 kg mięsa wieprzowego.

BRAZYLJA. Rada Handlu Zagranicznego ustaliła, że w przyszłości nie będą przyjmowane podania o przydział dewiz po kursie oficjalnym. Kurs oficjalny pozostaje więc tylko dla płatności skarbowych.

Rząd brazylijski postanowił wprowadzić w ciągu lutego br. dodatkową opłatę w wysokości 2% ad val. na wszystkie towary importowane, za wyjątkiem materjałów palnych i pszenicy.

CZECHOSŁOWACJA. Ogłoszeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 14. I. br. zostało wprowadzone obowiązkowe zgłaszanie przywozu rękawic skórzanych (też części przykrojonych rękawic, lub w połączeniu z materjałami tekstylnemi) z poz. 341 czesł. taryfy celnej. Poza potwierdzeniem zgłoszenia nie jest wymagane pozwolenie przywozu dla tych artykułów.

DANJA. 25 stycznia br. uległy zwyżce opłaty pobierane przy wwozie zbóż i przetworów zbożowych.

ESTONJA. 23 grudnia ub. r. została ogłoszona lista maszyn i narzędzi rolniczych oraz ich części, podlegających ocleniu w myśl § 167 taryfy.

FINLANDJA. Ustawa o ochronie handlu zagranicznego została ogłoszona: w stosunku do zarządzeń dawnych zmiana polega na tem, że uprawnienia rządu do wydawania odpowiednich zarządzeń ochronnych są stałe, a więc odnoszą się również do okresu, w którym trwają sesje parlamentarne.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z dnia 23. I. 36 ogłoszono dekret, wprowadzający w związku z układem z Z. S. S. R., stawki minimalne taryfy franc. dla Z. S. S. R. poz 16 B, ex 126, 460 E (ubrania i bielizna), ex 476 bis (skóry reniferowe), ex 493 (futra), 525, 525 c², c³ (maszyny) i 533 p. 7 — w granicach ustalonych rocznych kontyngentów. Zniżki od taryfy generalnej przyznano dla poz. 85, ex 0180 E, ex 324. Ponadto zmieniono kontyngenty dla kaolinu, lamp elektrycznych, przyrządów i instrumentów.

Dekret z 15. ub. m. określa zasady clenia zegarków i ich części pochodzenia szwajcarskiego.

Okólnik z 22 ub. m. przyznaje stawki taryfy minimalnej kondensatorom pochodzącym ze Stanów Zjednoczonych i wyspy Porto-Rico.

JUGOSŁAWJA. Bank Narodowy zarządził ułatwienia prywatnego obrotu rozrachunkowego z Niemcami otwarcie rachunków markowych w upoważnionych instytucjach bankowych z tem zastrzeżeniem, że instytucja taka, która kupuje na giełdzie na zlecenie swego komitenta czeki clearingowe opiewające na marki niemieckie, może je po właściwem zażyrowaniu przekazywać do Banku Narodowego z zaznaczeniem, że odpowiednia kwota została na konto markowe u niej przekazana.

KANADA. Pojawiły się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji rur, zgrzebeł różnego rodzaju, szafek i t. p. zawierających środki dla udzielania pierwszej pomocy oraz podwozi (ram) samochodowych ze stali.

Od 1 stycznia br. przestały obowiązywać opłaty antidumpingowe (surtax) pobierane od towarów japońskich. — Została zniesiona ewaluacja urzędowa względem towarów korzystających z preferencji brytyjskiej.

ŁOTWA. W dniu 30. I. 36 wydane zostało nowe zarządzenie regulujące przedkładanie komisji walutowej sprawozdań co do ilości dewiz uzyskanych z eksportu towarowego. Dla eksporterów termin składania zeznań upływa 15-go każdego miesiąca za miesiąc poprzedni a dla towarów konsygnacyjnych, komisowych i t. p. do 20-go każdego miesiąca.

STANY ZJEDNOCZONE. 15. bm. weszły w życie zniżki celne zawarte w traktacie z Szwajcarją. Zniżkami objęte są liczne chemikalja aluminjum, stopy me-

tali, maszyny (m. innemi: do dziania), zegarki, sery, śruby, nity i t. p., tkaniny bawełniane i jedwabne, bielizna dziana z bawełny, wełny i jedwabiu, hafty i artykuły haftowane (np. chusteczki), plecionki na kapelusze oraz brzeczka jadalna.

Ze strony szwajcarskiej wydane zostało wyjaśnienie, że wszystkie koszty uboczne, wynikające z płatności dla Niemiec z tytułu obrotu towarowego (frachty, cła, opłaty transportowe, prowizja i inne) oraz opłaty tranzytowe muszą być regulowane w drodze rozrachunku.

SZWAJCARJA. Na zasadzie rozporządzenia Rządu Federalnego, dotyczącego ograniczenia importu (Nr. 44) z dnia 27. I. 1936 r. wprowadzono dnia 1. II. br. skontyngentowanie pończoch jedwabnych (poz. 541 szw. taryfy celnej).

Specjalne zezwolenia przywozu będą wydawane przez Biuro Przywozowe Departamentu Gospodarczego w Bernie.

WIELKA BRYTANJA. 29 stycznia br. uległo obniżeniu z 20% na 10% ad val. cło na bloki z drzewa przeznaczone do wyrobu rolek do maszyn tkackich i przędzalniczych.

TURCJA. Według obwieszczenia Ministerstwa Spraw Zagranicznych zostały cofnięte dotychczasowe zniżki celne na szkło i wyroby szklane.

Do art. 32 dekretu dewizowego z lipca 1935 r., zakazującego przydziału dewiz dla szeregu krajów, m. in. i Polski, wniesione zostały poprawki, mianowicie: a) wzamian za wywóz z przeznaczeniem dla kraju nie posiadającego z Turcją umowy clearingowej, a sprzedającego więcej swych towarów niż kupującego towarów tureckich, może być dozwolony przywóz towarów o wart. równej; b) jeżeli towary importowane pochodzą z innego kraju niż wywiezione z Turcji, kupiec turecki musi złożyć gwarancję, że kraj ten nie będzie się domagał dopuszczenia jego towarów do przywozu do Turcji; c) kraje będą ustalone przez Min. Finansów i Ekonomji; d) towary pochodzące z krajów nieclearingowych, ale sprzedane do Turcji przez kupca z kraju, który posiada umowę rozrachunkową, mogą być dopuszczone do importu tylko pod warunkiem uregulowania płatności za nie w drodze clearingu.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Według informacyj prasy zagranicznej Unja prolongowała do 31. 5. 36 niestosowanie stawek maksymalnych dla towarów belgijskich i zapewnienie im stawek pośrednich w zakresie artykułów objętych proklamacją 138 z r. 1935.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem z Polski wszelkich wyrobów ręcznych włókienniczych, jak firanki, serwetki, bluzki itp. P/2105/46/M.

Firma południowo - afrykańska poszukuje przedstawicielstwa na pończochy. P/3089/3B/M.

Firma szwedzka poszukuje przedstawicielstwa w zakresie trykotaży i konfekcji i wogóle artykułów włókienniczych. P/31186/21/M.

Firma w Berlinie poszukuje dostawców figurek porcelanowych i fajansowych na reeksport.
P/1544/411/Sz.

Firma w Bejrucie poszukuje dostawców szeregu artykułów m. in. guzików bakelitowych oraz cukierków. P/1092/4E/Sz.

Firma francuska poszukuje dostawców słomek do picia. P/25033/3R/Sz.

Firma francuska interesuje się zakupem koszy. P/1658/3R/Sz.

Koszyki do pakowania butelek z winem i likierem mogą znaleźć duży zbyt na rynku amerykańskim. Szczegóły w Instytucie. P/2437/49/Sz.

Firma londyńska interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z wytwórniami polskiemi, mogącemi jej dostarczyć chemikaljów, jak: chlorku bielącego, chlorku wapnia itp. P/2987/47/Ż.

Firma w Delhi (Indje Bryt.) interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/2895/21/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

PERSPEKTYWY ROZWOJOWE RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO I PRZEMYSŁU RYBNEGO.

(Streszczenie referatu kierownika Chłodni Rybnej w Gdyni p. B. Sotkowskiego na zjeździe pomorskiej grupy parlamentarnej — dnia 15. II.)

Nie będzie wcale paradoksem jeżeli powiemy, że import towarów rybnych jest głównym bodźcem rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego. Za okres lat szesnastu zapłaciliśmy zagranicy osiemset miljonów złotych za sprowadzone ryby, w czem śledzie solone zajmują osiemdziesiąt procent. Import towarów rybnych mógłby już być wystarczającym powodem do rozwijania własnego rybołówstwa morskiego, celem ratowania naszego bilansu handlowego i płatniczego, nie mówiąc już o znaczeniu rybołówstwa dla krzewienia ideologji morskiej, dla obrony wybrzeży przy współdziałaniu z marynarką wojenną itp. A spożycie ryb morskich w Polsce jest dalszym fundamentem dla rozbudowy rybołówstwa morskiego. Obecnie nie dochodzi ono do trzech kg. na głowę ludności, czyli znajdujemy się na dalekiem miejscu wśród innych państw Europy. Nasz sąsiad zachodni Niemcy

dopiero od lat pięćdziesięciu rozwijając celowo rybołówstwo morskie doszły w roku ubiegłym do 15 kg. na głowę przy spożyciu ryb morskich, pokrywając przeszło 50% swego zapotrzebowania. Polska w roku ubiegłym 1935-tym przy 17 miljonach kg. własnych połowów morskich pokryła niecałe dziesięć procent swego zapotrzebowania (licząc rybołówstwo krajowe słodkowodne na 16 miljonów kg. a import 47 milj. kg.) Szybko wzrastający przyrost ludnościowy Polski potrzebuje taniego środka spożywczego pierwszej potrzeby jakiem są ryby morskie. Spożycie na głowę ludności będzie miało tendencję wzrostu i zapewnić może rozwój tworzonego rybołówstwa morskiego,

To są podstawy, na których należy oprzeć program rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego.

Sprawy rybołówstwa morskiego przejęło w roku 1920 Min. Spraw Wojskowych, później Min. B. Dzielnicy Pruskiej, potem Min. Rolnictwa, a wreszcie od roku 1928 Ministerstwo Przemysłu i Handlu posiadające w Departamencie Morskim, osobny Wydział Rybacki, a na wybrzeżu w Gdyni, Morski Urząd Rybacki jako organ wykonawczy.

Rozwój rybołówstwa morskiego rozpoczyna się właściwie dopiero od roku 1928, łącząc się już bardziej z ogólną polityką gospodarczą na odcinku morskim. Czynnikiem ułatwiającym ten rozwój to powołanie do życia w tym samym 1928 roku Morskiego Instytutu Rybackiego.

Wykonywanie programu rybołówstwa morskiego odbywało się z funduszów państwowych z budżetu Min. Przemysłu i Handlu, oraz Państw. Banku Rolnego. Powstały porty rybackie w Gdyni i Jastarni, rozbudowano i ulepszono największy ośrodek rybołówstwa port w Helu. W Gdyni stworzono ośrodek dla handlu rybnego i dla przemysłu rybnego budując Halę i Chłodnię Rybną, Fabrykę lodu, Magazyny Śledziowe. Badania przeprowadzone przez Mor. Urz. Rybacki wykazały, że najmniejszy dochód przynosi połów przybrzeżny na łodziach, dając dziennie brutto około 6, zł. na rybaka, podczas gdy połów na kutrze motorowym około 30, zł. (połów szprotów), a połowy dalsze pod Bornholmem (Danja) 84, zł. a połowy śledzi na Morzu Północnem blisko 100, zł. Rozpoczęto więc akcję motoryzacji rybołówstwa, prowadzoną z dobrym wynikiem. Ilość kutrów wzrosła z 61 sztuk w 1920 roku na 164 sztuk w 1935 r. Siła motorów z 860 HP. na (tj. 1.136 rodzin liczących 5.218 osób.) Swierdzono napływ do zawodu rybackiego osób z głębi kraju. Uruchomiona stocznia rybacka w Gdyni wypuściła już 17 kutrów (zdolność produkcyjna 8 kutrów rocznie) co nie pokrywa zapotrzebowania. Próby produkcji motorów krajowych dały również dobre rezultaty (wyprodukowano 15 motorów). Wytwórnie sieci rybackich nie pokrywają potrzeb narazie. W związku z tą akcją wzrosło zadłużenie rybaków do sumy przekraczającej miljon złotych (kutry 550 tys. zł., sprzęt 535 tys. zł., domki 165 tys. zł.) w samym tylko Banku Gosp. Kraj.

Rezultaty osiągnięte odpowiadają zamierzeniom. Nasz udział w połowach na Bałtyku z 2% podniósł się na 13% (12.870 ton w 1935 roku.) Zapoczątkowany w roku 1931 połów śledzi na Morzu Północnem znajduje się w okresie cofania się. Bezpodstawne oskarżenia przeciw dwu istniejącym placówkom połowu śledzi zdołały jedną z nich unieruchomić, druga zaś pracuje, mając 15 statków śledziowych (połów w 1935 roku — 4.256 ton śledzi,) Ochronę celną obniżono z 24 zł. na 12 zł. na jednej beczce śledzi, co uniemożliwia rozwój rybołówstwa śledziowego i przyciągnięcie kapitałów prywatnych do tego działu.

Tak więc, gdy Min. Przem. i Handlu zapoczątkowało rozwój rybołówstwa na Morzu Północnem, to obniżenie cła przekreśliło te poczynania.

Ogólna wartość połowów w 1935 r. wynosiła trzy i pół miljona złotych, przy wartości statków i narzędzi rybackich pięć i pół miljona złotych, co stanowi korzystny stosunek wyników do włożonych kapitałów.

Przemysł rybny, wędzarniany, mając oparcie o rozwijające się rybołówstwo, wykazuje szybki postęp. Gdy w 1928 r. było na wybrzeżu 16 wędzarń o 70 piecach, to w 1935 r. 55 wędzarń o 400 piecach, przerabiających do 10 miljonów kg. szprotów rocznie, dając zatrudnienie 4 tysiącom pracowników. Największy ośrodek wędzarniany znajduje się w Gdyni. Rozwój wykazuje również przemysł rybny wewnątrz kraju (Poznańskie, Górny Śląsk, Warszawa, Wilno) Dalszy rozwój przemysłu uzależniony jest od udostępnienia kredytów dla eksportu konserw rybnych i ryb wędzonych zagranicę, od regulacji cen na świeże ryby, od polityki taryf kolejowych, polityki podatkowej, od dostawy zagranicznych ryb w razie braku połowów krajowych itp.

Handel świeżą rybą z polskich połowów znajduje się dopiero w zaczątku swego rozwoju. Ryby świeże mrożone czy solone, wymagają w handlu szybkości decyzji, rzutkowości i inicjatywy. Świeża ryba morska z polskich połowów (kg. szprotów 2 do 4 groszy) nie jest znaną w kraju.

Import towarów rybnych przez Gdynię wykazuje stały rozwój, posiadając oparcie w magazynach śledziowych: 5 tys. m², w chłodni 658 m² (w budowie chłodnia o pow. składowej 5 tys. m²). Import śledzi przez Gdynię wynosi zaledwie jedną trzecią importu do Polski (dwie trzecie śledzi solonych idzie przez Gdańsk). Gdy w 1930 r. Gdynia nie miała importu śledzi, to w 1935 r, obroty rybne Gdyni wyniosły już 38.000 ton, zawinęło 151 statków z rybami importowanemi, a z por-

tu rybackiego wysłano 1.985 wagonów z rybami (krajowe i importowane). Dalszy rozwój placówek importowych w Gdyni zależy od współpracy kredytowej banków, od polityki podatkowej itp.

KRONIKA.

— **CZY RYBACY WINNI POSIADAĆ ŚWIADECTWA PRZEMYSŁOWE?** W naszem rybołówstwie bałtyckiem nie posiadamy przedsiębiorstw nowoczesnych dla prowadzenia połowów, gdyż sami rybacy są właścicielami swoich narzędzi połowów i na swój rachunek pracują. Rybaka możemy więc porównać z rolnikiem żyjącym z ziemi. Wśród rybaków jedni posiadają tylko łodzie (ci mają bardzo ograniczone możliwości połowu), inni zaś, mając kutry motorowe, znajdują się już w lepszem położeniu. Dotychczas mamy niewystarczające wiadomości o opłacalności zawodu rybaka morskiego, a całkowite zbadanie tej sprawy jest konieczne już choćby dla podatkowości. Opłacalność zawodu rybaka jest zależną od tylu rozmaitych okoliczności (wyszkolenie rybaka, zadłużenie rybaka, posiadanie odpowiednich sieci i statku, ilość i cena łowionych ryb itd itd.), że sprawa opodatkowania może być rozstrzygniętą dopiero po zbadaniu tych czynników.

Dotychczas rybacy (tak jak rolnicy) nie posiadają świadectw przemysłowych. Dlatego zdziwienie wywołało zarządzenie Urzędu Skarbowego w Wejherowie, wystosowane do szeregu rybaków, nakazujące wykupno świadectw przemysłowych.

(Komunikat Portu Rybackiego).

WYSTAWY I TARGI

WIOSENNE TARGI KATOWICKIE.

W czasie od 30. V. do 14. VI. 1936 r. odbędą się VIII. Targi Katowickie w Katowicach przy parku Kościuszki, urządzane staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach.

Ceny stoisk są przystępne, by każdemu umożliwić udział w tegorocznej imprezie targowej.

Ośrodek wielkiego przemysłu, w którym Targi Katowickie odbywają się, oraz starania, by Targi Katowickie stały się przeglądem towarów krajowych i rodzimej wytwórczości, która może znaleźć zbyt na pojemnym rynku śląskim.

Klientela miejscowa, oraz z poza kordonu zwrócić może uwagę na towary krajowe reprezentowane na Targach Katowickich — co ożywi sprzedaże i obroty handlowe. Ponadto Targi Katowickie ze względu na sąsiedztwo z kilku pobliskiemi krajami i dobrą komunikację, są rynkiem wymiany towarów i posiadają wszelkie warunki, by towar krajowy zwrócił uwagę i znalazł także zbyt w pobliskiej zagranicznej klienteli.

KOMUNIKATY

STYPENDJA FACHOWE Z DZIEDZINY PRZEMYSŁU ROLNO - SPOŻYWCZEGO W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości zainteresowanych, że istnieje możność odbycia praktyki w Stanach Zjednoczonych przy korzystaniu ze stypendjów istniejących w Nowym Yorku Fundacji Kościuszkowskiej w zakresie:

1) chłodnictwa z zastosowaniem chłodnictwa dla celów przemysłu spożywczego, z wyłączeniem natomiast działu instalowania urządzeń chłodniczych.
2) przemysłu konserwowego owocowo-warzywnego i przygotowania surowców ogrodniczych do obrotu handlowego,
3) przemysłu mięsnego ze specjalizacją w jednym z następujących działów (do wyboru):
   a) wędliniarstwa, peklowania i obróbki jelit,
   b) konserw mięsnych i peklowania,
   c) zużytkowania ubocznych produktów uboju,
   d) konserw drobiowych.
4) mikrobiologji w zakresie przemysłu konserw roślinnych, zwierzęcych i nabiału.

Kandydaci, zamierzający ubiegać się o stypendjum, winni wykazać się:

1) ukończeniem wyższego zakładu naukowego i teoretycznem przygotowaniem w swej specjalności,
2) biegłą znajomością jęz. angielskiego w słowie i piśmie, oraz znajomością literatury fachowej polskiej i zagranicznej,
3) posiadaniem odpowiednich kwalifikacyj fizycznych, umożliwiających pracę fizyczną i laboratoryjną.

Praktyki rozpoczną się jesienią r. b.

Podania kierować należy do Państwowego Instytutu Eksportowego, ul. Elektoralna 2, w terminie do dnia 15. III. b. r., a o bliższe szczegółowe informacje zwracać się należy do Ekspozytury Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy.

Regularne linje Gdyni

A. Porty wód europejskich

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	2. 3.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	26. 2.
s/s CAPELLA*	9. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	4. 3.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s PICKHUBEN	7. 3.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	2. 3.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	26. 2.
s/s CAPELLA*	9. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	4. 3.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS*	2. 3.	**Ryga**		
s/s MINOS*	9. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	2. 3.
(via Bremen)		co tydzień	s/s MINOS*	9. 3.
		Ryga		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	1. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	4. 3.
	15. 3.	co 2 tygodnie		18. 3.
		LITWA		
s/s FALKEN	1. 3.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	4. 3.
	15. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		18. 3.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
		co 8 dni		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 3.	**Stockholm — Norrköping**		
	21. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	25. 2.
		co 14 dni		10. 3.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
		co 10 dni		
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	4. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	4. 3.
		co 2 tygodnie		
s/s BLENDA	9. 3.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	26. 2.
	23. 3.	co 2 tygodnie		11. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 3.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	9. 3.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s ALBERT	25. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s ALBERT	25. 2.
s/s LULEÄLF	29. 2.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s LULEÄLF	29. 2.
s/s ALWINE RUSS	3. 3.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALWINE RUSS	3. 3.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s SIRIUS*	2. 3.
s/s SIRIUS*	2. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	9. 3.
s/s MINOS*	9. 3.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	26. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	27. 2.
	6. 3.	co tydzień		7. 3.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 4. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 4. 3.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
		Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	25. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	25. 2.
s/s BRISK	2. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	2. 2.
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	25. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	2. 3.
s/s ARA	7. 3.	co 2—3 tygodnie		
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	8. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	27. 2.
		co 2 tygodnie	s/s BALTONIA	5. 3.
s/s BALTONIA*	1. 3.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	1. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	3. 3.
s/s LWÓW*	8. 3.	co tydzień	s/s LWÓW*	27. 2.
		Manchester/Liverpool		
s/s OLAF	2. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s OLAF	2. 3.
s/s KNUD	9. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s KNUD	9. 3.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	29. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	29. 2.
s/s HAGUE	7. 3.	co tydzień	s/s HAGUE	7. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	25. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	25. 2.
m/s RHEA	3. 3.	co tydzień	m/s RHEA	3. 3.
		Rotterdam		
s/s PUCK	25. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	26. 2.
s/s CHORZÓW	3. 3.	co tydzień	s/s CHORZÓW	4. 3.
s/s FORTUNA	27. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	27. 2.
s/s JUNO	2. 3.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	2. 3.
s/s ARIADNE	9. 3.		s/s ARIADNE	9. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
s/s WIBORG	ok. 26. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 26. 2.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	25. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	26. 2.
s/s ŚLĄSK*	3. 3.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	4. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s MAIA	2. 3.
		co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	17. 3.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	25. 2.	**Havre/Cherbourg**		
	10. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	29 2.
		co 2 tygodnie		14. 3.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	25. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	7. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	7. 3.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CALEDONIA s/s ANDALUSIA s/s ALBANIA	25. 2. 25. 3. 25. 4.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI s/s PALERMO	26. 2. 25. 3.
s/s TUNIS	26. 2.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TUNIS	26. 2.
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s BIRKALAND*	1. 3.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s BIRKALAND* m/s HEMLAND	1. 3. 4. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s MAIA s/s SONGDAL	12. 3. 17. 3.
m/s LEWANT*	12. 3.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT*	15. 3.

B. Porty dalsze

s/s MINNEQUA s/s CARPLAKA s/s CLIFFWOOD* s/s ARGOSY*	29. 2. 7. 3. 14. 3. 21. 3.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK s/s MINNEQUA	5. 3. 12. 3.
m/s PIŁSUDSKI*	25. 2. 21. 3.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2. 28. 3.
s/s TANGER	7. 3.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	7. 3.
m/s SUECIA m/s SANTOS	3. 3. 6. 3.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS m/s VALPARAISO	13. 3. 19. 4.
s/s BORE VIII s/s NAVIGATOR	13. 3. 27. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s EQUATOR s/s BORE IX	1. 3. 8. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s WISŁA 3. 3. s/s PUŁASKI ok. 23. 4.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 2. s/s WISŁA ok. 12. 3. s/s PUŁASKI 28. 4.
m/s HAMMAREN 26. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN 26. 2.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON 22. 2. s/s PROTESILAUS 14. 3.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON 27. 2. s/s SUMATRA 31. 3.
m/s STUREHOLM 3. 3. m/s TORONTO 7. 3. m/s UDDEHOLM 17. 3.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TOLEDO 16. 3.
s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

26 lutego:

s/s JOLLEE lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładow, PAM.
s/s CAPRI lin. po ładunek do portów Hiszpanji i Włoch, Bergenske.
s/s TUNIS lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
m/s HAMMAREN lin. z portów południowo i zachod. afrykańskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s OLGA po drzewo, Rummel & Burton.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s MARIEN TRABER po węgiel, PAM.
s/s GIORGIO OHLSEN po węgiel, Polrob.
s/s STINA po węgiel, Bergenske.

27 lutego:

s/s CEYLON lin. po ładunek do Indyj Brytyjskich, Bergenske
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff
m/s KÄTHE JÜRGENSON z drobnicą, Rummel & Burton
s/s BRAVERE ze złomem, PAM.
s/s REGULUS po węgiel, MEW.

28 lutego:

s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.
s/s ELGO po węgiel, Bergenske.
s/s GALEON po węgiel, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, MEW.
s/s DAISY po węgiel, Speed.
s/s POZNAŃ po węgiel, PAM.

29 lutego:

s/s MINNEQUA lin. z N. Yorku via Kopenhaga, dla wyład. i ładowania, Amer. Scantic Line.

s/s LULEÄLF lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s ELSE HUGO STINNES 15 po węgiel, PAM.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s MARIANNE po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, MEW.

1 marca:

s/s EQUATOR lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s BALTONIA lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Pol. Zjedn. Korpor. Bałtycka
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
m/s BIRKALAND lin. z portów lewantyńskich dla wyład. i ładowania, Polska - Levant.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wyładow. i ładowania, Żegluga Polska
s/s AIRISTE z ładunkiem pirytów, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, PAM.
s/s UBARI ze złomem, PAM.

2 marca:

s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BRISK lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s MAIA lin. po ładunek do Antwerpji i portów lewantyńskich, Rummel & Burton.
s/s HELENE RUSS z Hamburga z drobnicą, Bergenske.
s/s URSA lin. po ładunek do portów zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s JUNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.
s/s SIRIUS lin. z Rygi i Bremy dla wyład. i ład., Wolff

3 marca:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.
s/s ALWINE RUSS lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
m/s RHEA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
m/s SUECIA lin. z Rio, Santos. Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s RINGHORN po węgiel, PAM.
s/s DAISY po węgiel, Speed.

4 marca:

m/s HEMLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Polska-Levant.
m/s STUREHOLM lin. z portów lewantyńskich dla wyładowania, Polska-Levant.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyład. i ładowania, Reinhold.

5 marca:

s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s WISŁA lin. z towarami z portów Ameryki Południowej, Rothert & Kilaczycki.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładowania i załadowania, Prowe.

6 marca:

m/s SANTOS lin. z portów Argentyny i Brazylji, dla wyładowania, PAM.

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONJALNY

NIEZDECYDOWANA POLITYKA WOBEC HANDLU IMPORTOWEGO W GDYNI.

W numerze pierwszym naszego Biuletynu z dnia 15 stycznia b. r. w art. p. t. „Handel importowy w Gdyni" omówiliśmy kwestję osiedlania się w Gdyni firm importowych oraz warunki rozwoju gdyńskiego handlu importowego.

We wspomnianym artykule wskazaliśmy, że handel importowy osiadły na terenie Gdyni jest już reprezentowany przez poważną liczbę 50 kilku firm hurtowych, obsługujących import towarów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, ryb konserw rybnych, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, tłuszczów jadalnych i technicznych, skór surowych, bawełny surowej itp.

Na podstawie przytoczonych we wspomnianym artykule danych możnaby wnioskować, że bądź co bądź poważny rozwój handlu importowego w Gdyni (w roku 1931 było zaledwie 11 firm tego rodzaju) zawdzięczać należy nietylko warunkom naturalnym, jakim jest osiedlenie się w dużym porcie morskim, lecz również istnieniu innych czynników dodatkowych, sprzyjających temu rozwojowi, w pierwszym zaś rzędzie ułatwieniom w dziedzinie przydziału kontyngentów na import towarów reglamentowanych. Tymczasem, jak wykażemy w dalszych naszych wywodach tak nie jest, a nawet jak również zobaczymy dalej, firmy importowe gdyńskie, pomimo posiadania pewnych podstaw do mniemania, iż ich położenie specjalne będzie uwzględnione, napotykają w swej działalności na szereg utrudnień, które w konsekwencji przynoszą im poważne straty. Powstaje to m. in. i z tego względu, że osiedlanie się firm w Gdyni połączone jest ze znacznie większemi kosztami, niż w innych miejscowościach kraju, nie wyłączając nawet samej Warszawy, i że firmom tym należy się daleko idące poparcie, gdyż są one nastawione wyłącznie na import towarów zagranicznych, a nie jak firmy wewnątrz kraju, których przedmiotem jest nietylko obrót towarami zagranicznemi, lecz także krajowemi, i to w większości wypadków jest może nawet ich głównym obrotem.

Ogólnie jest znanem, że handel importowy innych państw koncentruje się głównie w bramach wylotu na szeroki świat t. j. w portach morskich i on właśnie przyczynił się do rozwoju gospodarczego danych państw, gdyż w miarę rozwoju handlu importowego w tych portach rozwijał się przy jego pomocy handel eksportowy danego kraju.

Przyznajemy, że rozwój handlu zagranicznego w innych portach świata, postępował w drodze ewolucji naturalnej długiemi okresami, oraz że znaczenie jego rosło wraz z ogólnym rozwojem handlu w krajach zaplecza i że osiadłego handlu importowego w Gdyni nie można jeszcze porównać z poziomem handlu w portach obcych. Pomimo to przyznać jednak musimy, iż handel importowy w Gdyni odgrywa już w imporcie towarów do Polski poważną rolę i zasięg jego nie ogranicza się tylko do obsługi rynku krajowego w towary pochodzenia zagranicznego, lecz obejmuje także rynki, grawitujące ku portowi gdyńskiemu.

Działalność handlowa firm gdyńskich, idąca w kierunku uniezależnienia się przy imporcie od pośrednictwa zagranicznego, dokonywania zakupu towarów bezpośrednio w miejscach produkcji, ściągania do Gdyni towarów zagranicznych, przeznaczonych do krajów zaplecza i organizowania reeksportu, powinna być tak przez czynniki miarodajne, jak też przez organizacje gospodarcze wewnątrz kraju, należycie doceniana. Zdawać sobie należy sprawę, że importer, osiadły w porcie, nie może i nie powinien być uważany za zbędne ogniwo pośredniczące, lecz za czynnik pozytywny, przyczyniający się do normalizacji obrotów w handlu zagranicznym, jak to widzimy w szeregu krajów obcych, mających ustalone tradycje i metody w handlu zagranicznym.

Z powodu trudności, na jakie handel importowy, osiadły w porcie gdyńskim, napotyka w dziedzinie przydziału mu pozwoleń przywozowych, zmuszony on jest stosownie do swych zdolności obrotowych, zasięgu pracy i faktycznego zapotrzebowania nabywać potrzebne mu świadectwa przywozowe od firm anonimowych, nie mających z handlem zagranicznym nic do czynienia. Prowadzenie w ten sposób handlu importowego nie może, rzecz jasna, przyczynić się do potanienia towaru zagranicznego, lecz znacznie go podraża, gdyż koszty kupna pozwolenia przywozu, które wahają się od 300—3.000 zł, a nawet więcej od jednego wagonu, zależnie od rodzaju i gatunku towaru oraz ilości wydanych pozwoleń, muszą być wkalkulowane w cenę sprzedażną towaru.

Jak już na wstępie nadmieniliśmy, gdyński handel importowy nastawiony jest przeważnie na import artykułów zagranicznych, podpadających pod reglamentację przywozu. Za wyjątkiem śledzi solonych, pestek morelowych, ryżu surowego oraz ziół leczniczych, wszystkie inne towary, będące przedmiotem obrotu firm gdyńskich są reglamentowane, i kontyngenty przywozowe, przyznawane Gdyni na te towary (oprócz pomarańcz hiszpańskich dla aukcyj owocowych) są tak małe, że nie pokrywają one bardzo często nawet

10% zapotrzebowania i możliwości zbytu na dany artykuł.

Aby twierdzenia nasze nie były gołosłowne, przytaczamy kilka faktów z życia. które najdobitniej ilustrują wyjątkowo ciężką sytuację, w jakiej zmuszone są pracować gdyńskie firmy importowe.

Ostatnio został np. dokonany podział kontyngentów na pomarańcze hiszpańskie. Gdyńskie firmy w liczbie przeszło 30 oraz firmy z Grudziądza, Bydgoszczy i Torunia, otrzymały łącznie 111 ton, a zatem, przeciętnie na jedną firmę wypada od 1—3 ton tego artykułu. Dwie tylko firmy otrzymały po 10 ton i jedna 11 ton. Jeżeli weźmiemy pod uwagę. że omawiany przydział opiewa na przeciąg jednego miesiąca, to możemy łatwo przedstawić sobie globalne obroty poszczególnej firmy w stosunku rocznym. Czy w podobnych warunkach opłaca się kupcowi wykupywać świadectwo handlowe II kategorji. opłacać drogie komorne i w porównaniu z innemi miastami. wysokie wynagrodzenia dla pracowników i cały szereg innych świadczeń. których nie zna kupiec osiadły w głębi kraju. ażeby dokonać w ciągu roku obrotu kilkudziesięciu ton pomarańcz, które mogą mu przynieść równie dobrze pewną nadwyżkę, jak też i straty?

Drugi przykład dotyczy masła kakaowego. Ogólny kontyngent ze Szwecji dla Gdyni wynosił na ten produkt 1000 kg — przydziały dla firm — 300—400 kg. Masło kakaowe z Holandji — ogólny kontyngent przyznany 18 firmom opiewa na 5.500 kg, z czego poszczególne firmy otrzymały od 100—350 kg i tylko jedna firma ponad 1.000 kg. Kontyngent autonomiczny na korzenie przyznany 24 firmom. wyniósł 20.500 kg, a zatem przeciętnie otrzymały firmy od 100—300 kg w dwu tylko wypadkach ponad 300 do 900 kg i w pięciu wypadkach ponad 1.000 kg i wreszcie 2 firmy otrzymały powyżej 3.000 kg. Kontyngent na cytryny hiszpańskie, przyznany 13 gdyńskim firmom wynosił 38 ton, dokonane przydziały pomiędzy poszczególne firmy wypadły w granicach od 1—4,5 ton. — 23 firmom gdyńskim przyznano kontyngenty na amerykańskie śliwki suszone w wysokości 25.000 kg. zostały one podzielone w nast. sposób: 16 firmom przyznano od 300—800 kg, 1 firmie 1.000 kg. pozostałym 6 firmom powyż. 1.500 kg. Na orzechy z Francji przyznano Gdyni łącznie 800 kg. na cytryny palestyńskie — 10.000 kg. które podzielono pomiędzy 3 lokalnych firm w granicach od 1.500 do 2.500 kg. Na orzechy laskowe, pochodzenia hiszpańskiego. przyznano firmom gdyńskim łącznie 750 kg. a na orzechy ziemne 1.500 kg, przyczem przydziały poszczególnym firmom wyniosły po 300—400 ew. 750 kg. Siedmiu firmom. ubiegającym się o kontyngenty na francuską oliwę, przyznano łącznie 1.200 kg, które podzielono w granicach od 50—300 kg. Na tłuszcze techniczne, któremi handluje 8 gdyńskich firm. przyznano ostatnio kontyngent w wysokości 30.000 kg. który został podzielony pomiędzy 6 firmami po 5 ton. Podań dwóch pozostałych firm nie można było uwzględnić, ponieważ minimalna ilość. jaką wogóle można sprowadzić tego towaru wynosi 5.000 kg Na jelita pochodzenia chińskiego przyznano poszczególnym firmom kontyngenty od 1.000 do 2.500 kg, argentyńskiego od 1.500 do 3.500 kg. a amerykańskiego (USA) ca 8.000 kg.

Z ostatniego transportu kawy. wynoszącego ca 625.000 kg 6 gdyńskich firm ma otrzymać przydział w wysokości 48.200 kg. *podczas gdy gdańskim firmom przeznaczono przeszło 280.000 kg, a więc prawie 45% całego importu.*

Z przytoczonych wyżej liczb przydziałów kontyngentowych dla firm gdyńskich, obowiązujących na okresy dwumiesięczne. mimowoli dochodzi się do przekonania, że handel importowy w Gdyni nietylko nie może rozwijać się normalnie. ale wręcz jest skazany na zagładę. Zrozumiałem przeto staje się zjawisko. że firmy nie otrzymując na normalnej drodze pozwoleń przywozowych, zmuszone są nabywać je od osób względnie firm, które są w posiadaniu przydziałów kontyngentowych. znacznie przewyższających ich zapotrzebowania, a nawet, co częstokroć się zdarza, od firm. które wogóle nie trudnią się importem. Nie od rzeczy będzie również podkreślić. że przydziały indywidualne firm, mające swe siedziby wewnątrz kraju przewyższają nieraz o 100 i więcej procent przydziały przyznawane firmom gdyńskim.

Może znajdą się tacy. którzy twierdzą. że Gdynia otrzymuje duże przydziały na śliwki przemysłowe z U. S. A. i na pomarańcze hiszpańskie dla aukcyj owocowych i wobec tego nie potrzebuje być odpow. uwzględniana przy przydziałach innych artykułów. Takie rozumowanie byłoby zupełnie błędnem. gdyż same śliwki przemysłowe i pomarańcze nie są wyłącznym obrotem handlu gdyńskiego. i nie na to budowało się port gdyński i inwestowano w nim setki miljony złotych. aby z góry określać ramy dla tworzącego się handlu portowego, ograniczając możliwości rozwojowe powstających tu firm lub co gorsza ograniczając z góry ich liczbę.

W porcie gdyńskim ma prawo i winien istnieć rozbudowany handel importowy podobnie jak w portach obcych i sąsiednim porcie W. M. Gdańska. Nie można przecież dopuszczać do tego, aby port gdyński był tylko portem przeładunkowym, a handel importowy koncentrował się zdala od niego, w Warszawie. Łodzi, Katowicach lub Gdańsku.

Aczkolwiek w ogólnych wytycznych polityki handlu zagranicznego popieranie rozwoju handlu tego w porcie gdyńskim stanowi jeden z elementów składowych, tem niemniej życie wykazuje, że w realizowaniu tych wytycznych. wbrew miarodajnym oświadcze-

niom, zachodzą odchylenia, które wykonanie ich stawią pod znakiem zapytania.

Wnioski firm gdyńskich, tak jak dawniej, tak i nadal załatwiane są na ogólnych zasadach przez Centralną Komisję Przywozową, która zmuszona jest przy podziałach kontyngentów przywozowych zastosowywać się do uchwał plenum członków, w łonie którego wielu członków nie jest skłonnych do uwzględniania specjalnego położenia Gdyni, a tymczasem, o ile Gdynia ma odegrać rolę poważnego rynku dystrybucyjnego różnych towarów, to handel osiadły na jej terenie winien doznawać specjalnego, przynajmniej w pierwszej fazie organizacji, poparcia.

Szczególnie gdyński handel importowy powinien być traktowany, o ile już nie lepiej, to przynajmniej na tych samych zasadach, co handel gdański, tj. powinien on mieć stosownie do wykazywanych obrotów towarami zagranicznemi zafiksowany proporcjonalny udział w przydziałach kontyngentowych.

OBROTY TOWAROWE W BRANŻY OWOCOWEJ W ROKU 1935.

Podjęta przed kilku laty reorganizacja krajowego rynku owocowego mimo wysiłków tak ze strony zainteresowanych sfer kupieckich jak i odnośnych władz nie przyniosła w roku sprawozdawczym poważniejszych zmian w strukturze naszego handlu owocowego. Firmy osiadłe w głębi kraju, a zwłaszcza na terenie Warszawy, Katowic i Łodzi niezbyt chętnie odnosiły się do nowo powstającego ośrodka handlu owocowego na terenie Gdyni, a już zgoła wrogo były ustosunkowane do nowej formy zakupu owoców importowanych, jaką wprowadzono przez zorganizowanie aukcyj owocowych. Negatywne stanowisko większości hurtowników krajowych do aukcyj owocowych można byłoby tłumaczyć tylko nierozumieniem założenia i korzyści, jakie instytucja ta w normalnych warunkach zapewnia swym klientom. Zresztą trudno dziwić się polskim kupcom owocowym, że zajęli w stosunku do aukcyj nieprzyjazne stanowisko. W historji handlu owocowego podobne wypadki zdarzały się i na innych rynkach, podczas wprowadzania aukcyjnej sprzedaży owoców.

Niestety w rozważaniach naszych zmuszeni jesteśmy ograniczyć się do omówienia tylko jednej części naszego handlu owocowego, a mianowicie owoców importowanych, obroty których są objęte dokładną statystyką. Natomiast handlu owocami produkowanemi w kraju nie będziemy analizować, ponieważ zarówno produkcja jak też obroty handlowe nie mają należytego odzwierciedlenia liczbowego i z tego względu wszelkie wnioski mogłyby okazać się fałszywemi.

Zanim przystąpimy do omówienia obrotów towarowych w branży owocowej za rok 1935 i porównania ich z rokiem poprzednim, podajemy zestawienie liczbowe.

NAZWA OWOCU	1935 r. przywóz 1934 r.				1935 re i eksport	
	quintale	1000 zł.	quintale	1000 zł.	quintale	1000 zł.
pomarańcze i mandarynki	340.828	15.559	36.673	2.297	1	0,1
cytryny	123.438	5 280	128.365	4.225	6	1
śliwki suszone	67.496	4.478	61.858	4.333	1.780	118
winogrona	58 053	2 726	53.539	3.169	0,4	—
jabłka	30.744	1,793	32.150	1.609	542	16
rodzynki i koryntki	27.257	1.839	22.897	1 668	0,0	0,0
śliwki	26.749	1 138	27.555	1.082	77	2
banany	19.277	979	21.252	1.312	0,0	0,0
arbuzy i melony	15 703	335	11.326	187	0,0	0,0
orzechy włoskie i laskowe	12.904	1.885	13.460	1.977	0,1	0,0
orzechy ziemne	2.713	107	17 902	3.016	0,0	0,0
wiśnie i czereśnie	1.798	133	2.628	166	155	7
gruszki	69	4	317	19	1	—
morele i brzoskwinie	971	80	50	8	0,1	0,1
daktyle i suszone	926	102	1.017	166	0,1	—
figi	11.838	584	9 730	518	0,0	0,0
skórki pomarańcz., cytryn i mandarynek	753	73	1.300	122	—	—
migdały	5 322	1.356	5 014	1.427	—	—
ananasy	17	3	23	5	—	—
orzeszki cedrowe	122	13	401	48	—	—
kasztany jadalne	86	7	114	5	—	—
chleb świętojański	436	17	590	17	—	—
jądra pestek śliwek. moreli, brzoskwiń . .	421	66	2 652	317	—	—
pistacje	4	6	5	7	—	—
inne owoce i jagody	2.583	324	1.894	280,3	39.029 1 275	47383/1248

Ogółem importowano owoców w roku 1935 75.049.100 kg wartości 38.880.000 zł, wywieziono natomiast 4.139.500 kg wartości 1.419.000 zł.

Znaczny wzrost importu w porównaniu z poprzednim rokiem (w 1934 r. ogólne obroty wyniosły: 45.171.200 kg — wartości ca 28 miljonów), został spowodowany wyłącznie zwiększeniem importu pomarańcz i mandarynek, których w roku omawianym wwieziono 34.082.800 kg, a więc prawie o 100% więcej niż w 1934 r.

Import cytryn natomiast znacznie zmalał, co należy tłumaczyć powikłaniami w wymianie towarowej z Włochami.

Wśród innych artykułów, wwóz których wykazał tendencję zwyżkową można wymienić morele i brzoskwinie (w 1935 — 97.100 kg; w 1934 — 5.000 kg), figi, migdały, arbuzy i melony, rodzynki, śliwki suszone i winogrona.

Jak już niejednokrotnie wskazywano kraj nasz pod względem konsumcji owoców w porównaniu z państwami zachodniemi znajduje się na bardzo niskim poziomie.

Niestety nie stać nas na radykalną obniżkę cła, stanowiącego zaporę dla wzrostu spożycia tego zdrowego i pożywnego artykułu, pamiętać jednak należy, że przy rozbudowie obrotów kompensacyjnych zwiększenie importu owoców południowych i egzotycznych toruje automatycznie drogę dla naszego eksportu do krajów, z których owoce te odbieramy.

KRONIKA

NOWOCZESNA PALARNIA KAWY W GDYNI.

W Gdyni przy ulicy Polskiej urządzoną została przez firmę „Społem" palarnia kawy według najnowszej techniki. Narazie zainstalowano dwie maszyny do ogrzewania prądem elektrycznym. Pojemność maszyn jest następująca: jednej maszyny 15 kg na jednorazowe palenie, drugiej 5 kg. Pozatem posiada firma elektryczną, małą, maszynkę do palenia próbek kawy i to 3-ch próbek jednorazowo. Maszyny są produkcji niemieckiej i kosztują razem około 15 tysięcy złotych. W projekcie przewidziane jest zainstalowanie jeszcze 3-ej maszyny o pojemności 30 kg.

NOWA ŁUSZCZARNIA PESTEK.

W najbliższym czasie uruchomiona zostanie w Gdyni przez firmę Fr. Rytlewski, Sp. Akc. — nowa łuszczarnia pestek morelowych i to według najnowszej techniki. Maszyny sprowadzone zostaną z Niemiec.

Dotychczas istnieją w Gdyni dwie łuszczarnie pestek morelowych, prowadzone: jedna przez firmę J. Fetter, Sp. Akc. i druga przez firmę „Fructus". Obydwie łuszczarnie znajdują się przy ul. Polskiej.

KONTYNGENTY NA CYTRYNY.

Według otrzymanych informacyj, uruchomiony został dodatkowo kontyngent przywozowy na cytryny z Hiszpanji, Palestyny i Syrji. Kontyngent ten ma być podzielony w pierwszym rzędzie pomiędzy firmy, które posiadają już towar w składach celnych w Gdyni.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Gdyńskie aukcje.

W drugiej dekadzie lutego dało się zauważyć na gdyńskim rynku owoców południowych nieznaczne ożywienie spowodowane przydziałem gdyńskim aukcjom większych kontyngentów na hiszpańskie pomarańcze.

Nagromadzone w gdyńskich składach zapasy hiszpańskich pomarańcz zostały przez wszystkie aukcje wystawione do przetargów, mniej więcej w równych ilościach po ca 1.500 skrzyń, za które osiągnięto ceny na poziomie notowanym w poprzedniej dekadzie.

W przeciwieństwie do poważniejszych tranzakcyj pomarańczami nie dokonano większych obrotów cytrynami (włoskie zupełnie zniknęły z rynku), których brak daje się poważnie odczuwać, w związku z czem, ceny na ten artykuł są dość wysokie. Popyt na grapefruits'y pochodzenia palestyńskiego — minimalny.

W sprawozdawczej dekadzie największe obroty zostały dokonane przez

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

Na ogłoszoną aukcję w dniu 17 lutego 1936 r. przybyło 30 kupców z Warszawy, Wilna, Katowic, Bydgoszczy, Poznania, Bielska i Łodzi. Był również na niej obecny przedstawiciel Grecji p. K. Konstantinos.

Zgłoszono do przetargu ogółem ca 1.850 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku blood-oval i blond, 637 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 500 skrzyń cytryn hiszpańskich, z czego wycofano tylko 83 skrzynie pomarańcz hiszpańskich. Ceny osiągnięto za sprzedane:

1.683 skrzynie pomarańcz hiszpańskich (blood-oval) po zł 0,97—0,99 za kg

637 skrzyń pomarańcz palestyńskich po zł 0,97—1,06 za kg

500 skrzyń cytryn hiszpańskich po zł 57,— za skrzynię

83 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (blond) po zł 0,85 za kg.

Ceny powyższe płacono za towar oclony loco Gdynia.

Dnia 24. II. 1936 odbyła się aukcja zorganizowana przez Gdyńskie Targi Owocowe S. A., na której sprzedano:

200 beczek winogron hiszpańskich, za które płacono 29,50—34 zł

1.484 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, za które płacono zł 0,83—1,01 za kg i 75 skrzyń pomarańcz palestyńskich po zł 1,05—1,06 za kg.

Zaoferowane 200 worków fig nie znalazły chętnych nabywców, wobec czego musiano je wycofać.

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. Gdynia wystawiły do przetargu: w dniu 18 lutego 1936 r.:

1.545 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-owal i 100 skrzyń grape-fruits'ów palestyńskich, z czego sprzedano tylko 845 skrzyń pomarańcz, natomiast wycofano grape-fruitsy i 700 skrzyń pomarańcz.

Za sprzedane partje hiszpańskich pomarańcz uzyskano ceny:

96—98 groszy za 1 kg oclonego towaru.

Podczas przetargu zanotowano 1 tranzakcję transito; 145 skrzyń a 8 pes. hiszp. za 1 skrzynię.

Bardziej ożywiony przebieg miały

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o., które wystawiły w dniu 19 lutego 1936 r. własny towar, a mianowicie:

600 skrzyń pomarańcz palestyńskich w ang. opakow., 498 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (blood-owal) i 450 skrzyń również hiszpańskich, gatunek blond.

Cały zaoferowany towar został nabyty. Ceny uzyskano:

za pomarańcze hiszpańskie 0,88—0,99 zł za 1 kg

za pomarańcze palestyńskie 1,07—1,09 zł za 1 kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Gdyńscy importerzy notowali w dniu 22 lutego 1936 r. w tranzakcjach gotówkowych następujące ceny hurtowe loco Gdynia przy odbiorze większych ilości na niżej wymienione towary zagraniczne:

kawa brazylijska surowa, gat. Victoria 7 — 3,60—3,80 za 1 kg
kawa brazylijska surowa, gat. Rio 7 — 3,60—3,80 za 1 kg
kawa niebieska surowa, zależnie od gatunku (zapasy wyczerpane) — 5,00—7,00 za 1 kg
herbata Sumatra, zależnie od gatunku — 12,70—13,00 za 1 kg
herbata Ceylon — 13,30—13,50 za 1 kg
herbata Ceylon specjalna — 14.50—15,00 za 1 kg
kwiat herbaciany — 22,00—24,00 za 1 kg
pieprz czarny (tendencja słaba) — 5,10 za 1 kg
pieprz biały — 5,95—6,00 za 1 kg
cynamon, zależnie od gatunku — 7,90—8,80 za 1 kg
liście bobkowe — 2,00—2,40 za 1 kg
kwiat muszkatowy — 10,00—11,00 za 1 kg
rodzynki elemskie — 1,65—1,70 za 1 kg
sułtanki, zależnie od gatunku — 1,90—2,25 za 1 kg
figi suszone, zależnie od gatunku — 1,10—1,20 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie przebrane — 6,00—6,30 za 1 kg
oliwa francuska, zależnie od wielkości opakowania — 3,30—3,60 za 1 ltr
banany dojrzałe — 2,40 za 1 kg
cytryny włoskie — 54,00—56,00 za 1 skrzynię
cytryny hiszpańskie (504) — 68,00—70,00 za 1 skrzynię
cytryny hiszpańskie (360) — 63,00—65,00 za 1 skrzynię.

Tranzakcje na cytryny z powodu mrozów były zawierane bardzo ostrożnie.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Hiszpanja przeżywa w bieżącym sezonie nienotowaną od wielu lat niepewność w przemyśle i handlu pomarańczowym. Kraje europejskie ograniczyły poważnie kontyngenty przywozowe na hiszpańskie pomarańcze i nie ma nadziei, by do końca sezonu sytuacja uległa zmianie. Również rynek angielski, a nadewszystko Londyn, zawiódł na całej linji i to pod względem zamówień jak też notowanych cen, które w ostatnich tygodniach osiągnęły tak niski poziom, że hiszpańscy plantatorzy i eksporterzy ograniczyli do minimum eksport pomarańcz na ten rynek.

W ostatnich dniach daje się jednak zauważyć nieznaczna poprawa na rynku londyńskim, hulskim i liverpoolskim. Ceny zwyżkowały wprawdzie o kilka zaledwie punktów, ale to już wystarczyło, by dokonano poważniejszych obrotów i nowe transporty zostały wyekspedjowane z portów hiszpańskich.

W ostatnim tygodniu załadowano w porcie Valencja 377.553/2 pomarańcz, z czego 210.349/2 przeznaczono dla portów europejskich a reszta dla Anglji.

Włoskie cytryny i jarzyny wyekspedjowane na rynek londyński są stale konfiskowane przez władze celne. Dotychczas skonfiskowano wprawdzie niewielkie ilości włoskiego pochodzenia owoców i jarzyn, przypuszczają jednak, że włoscy eksporterzy zaniechają dalszego eksportu do Anglji, która bezwzględnie przestrzega zakaz importu towarów objętych sankcjami.

Ameryka jest największym na świecie producentem pomarańcz. Ogłoszony na początku b. r. komunikat podaje, że w bieżącym sezonie zbiory wyniosą: pomarańcz — 38.723.000 skrzyń, w tem 24.375.000 skrzyń gatunku Valencja i 14.348.000 skrzyń Navel

i innych gatunków. Zbiory powyższe zostaną dokonane w Kalifornji. We Florydzie natomiast przewidziany jest zbiór 16.000.000 skrzyń pomarańcz, z czego na gatunki wcześniejsze ca 9.400.000 skrzyń, na Valencja ca 4.700.000 skrzyń i Tangerina ca 1.900.000 skrzyń.

Grapefruitów zebrano we Florydzie ca 10.500.000 skrzyń, w tem 3.400.000 bez pestek i reszta innych gatunków, w Kalifornji natomiast zebrano tylko ca 2.300.000 skrzyń, w Texasie ca 4.100.000 i w stanie Arizona 2.100.000 skrzyń. Zbiór cytryn w stanie Kalifornja wyniósł przeszło 8.000.000 skrzyń. Większość, bo prawie 70% jest konsumowana przez mieszkańców Ameryki, resztę eksportuje się do Europy.

Rumunja z roku na rok zwiększa swój eksport owocowy i to nietylko do krajów, z któremi sąsiaduje, lecz również do krajów zamorskich.

Ogólny wywóz w roku 1935 przekroczył 22.000 ton (w 1934 ca 18.000 t.), przyczem na poszczególne rodzaje przypadają następujące ilości: jabłka i gruszki — 9.366.224 kg, suszone jabłka — 11.625 kg, winogrona — 2.581.208 kg, orzechy w łupinach 3.657.866 kg, śliwki suszone — 3.704.855 kg, orzechy bez łupin 612.173 kg, śliwki — 259.600 kg i resztę innych.

Polska jest jednym z najpoważniejszych odbiorców importując w roku sprawozdawczym: winogron — 2.363.506 kg (a więc prawie 90% całego rumuńskiego eksportu), jabłek 440.798 kg, śliwek 1.078.940 kg, orzechów łuskanych 582.200 kg i niełuskanych 248.381 kg, melonów 80.900 kg, pomidorów 14.200 kg i aprikos 38.214 kg.

Belgja zamierza przerzucić import owoców połudn. i egzot. z portu rotterdamskiego do Antwerpji, gdzie ma być zorganizowana giełda owocowa. Konkurencja między wymienionemi portami i notowany ostatnio spadek obrotów wysokowartościowych towarów w porcie antwerpijskim na korzyść Rotterdamu, obsługującego dotychczas rynek belgijski w owoce południowe może w rezultacie spowodować uniezależnienie się belgijskich importerów od rotterdamskich aukcyj. Przypuszczać jednak należy, że Belgowie napotkają na poważne trudności w związku z ostrą konkurencją francuskich kolei, które jak wiadomo zorganizowały tani i bardzo szybki (2—3 dni z Hiszpanji do Belgji) przewóz owoców, konkurując ze stawkami morskiemi, wskutek czego koncentracja ładunków w Antwerpji staje się problematyczna a zatem i tworzenie specjalnej giełdy niezbyt uzasadnione.

Australja premjuje eksport pomarańcz. Już w ubiegłym roku rząd australijski ustanowił premję w wysokości 2 sch. od każdej wyeksportowanej skrzynki pomarańcz, mimo to wywóz tego artykułu nie osiągnął spodziewanych rozmiarów. Ponieważ obecny sezon zapowiada się jeszcze gorzej, a zbiory pomarańcz są nadspodziewanie wielkie, rząd australijski dążąc do zwiększenia wywozu tego artykułu podwyższył premję z 2 na 3 sh. 6 d. od skrzyni. Należy przypuszczać, że polscy importerzy zainteresują się możliwościami zakupu pomarańcz w Australji, gdzie napewno ceny są znacznie niższe niż na rynkach załadowczych w Europie.

Niemcy propagują intensywnie spożycie owoców, jako jednego z najbardziej pożytecznych środków odżywczych. Jeszcze przed dwoma laty Niemcy sprowadzały ca 2,000,000 ton owoców południowych i jarzyn, pomimo, że własne zbiory wynosiły samych owoców przeszło 2,500,000 ton. Obecnie jednak wskutek pogarszania się sytuacji gospodarczej w kraju zmuszone zostały do ustanowienia kontyngentów zmniejszając powoli systematycznie wwóz tego artykułu. Rząd niemiecki nie chcąc dopuścić do spadku spożycia owoców, uruchomił obecnie potężny aparat propagandowy na rzecz własnej uprawy, a hasłem dnia jest **„Każde dziecko je codziennie jedno dobre, niemieckie jabłko"**. Na bezrybiu i rak ryba, — powiada dobre nasze stare przysłowie. Były czasy, gdy Niemcy własnych owoców nie chcieli konsumować w stanie surowym, a produkowali z nich konserwy (ca 70% zbiorów przeznaczono na przerób), a dziś, gdy nie mają zbytecznych walut na opłacanie importu (rocznie przeszło 300.000.000 RM.) zachęcają do spożywania.

Ostatnia dekada na światowych rynkach owocowych.

Londyn. W drugiej dekadzie lutego wyładowano w porcie londyńskim 130,000 skrzyń pomarańcz i 12,000 skrzyń grapefruitów palestyńskich, przyczem na przełomie drugiej dekady rozpoczęto rozładowywanie nowych ładunków, wynoszących ca 160,000 skrzyń pomarańcz. Łącznie zatem od początku sezonu bieżącego do dnia 20 lutego wyeksportowała Palestyna do Anglji 2,741,000 skrzyń, a więc mniej o ca 200,000 niż w poprzednim roku. Równocześnie z wyspy Cypru dostarczono do Londynu 4,695 skrzyń pomarańcz i 900 skrzyń cytryn, z Syrji i Egiptu mniejsze ilości tych artykułów. Z wysp kanaryjskich nadeszły większe transporty pomidorów i bananów, z Azorów natomiast ca. 1,600 skrzyń ananasów, z Kamerunu ca 25,000 wiązanek bananów, — z U. S. A. 33,000 skrzyń jabłek i 12,000 skrzyń gruszek, a z Kanady natomiast 23,000 beczek i 84,000 skrzyń jabłek i 8,000 skrzyń gruszek. Również większe ilości jabłek, gruszek, grapefruitów, cytryn, melonów i innych owoców nadeszło z portów amerykańskich, leżących nad pacyfikiem i południowej Afryki.

Na aukcjach londyńskich w tej dekadzie płacono:

pomarańcze — od 9.0 — do 32 sh. za skrzynię, w zależności od gatunku i ilości pomarańcz w skrzyni;
cytryny — od 15.0 do 40 sh. za skrzynię w zależności od gatunku, kraju pochodzenia i ilości sztuk w skrzyni;
mandarynki — od 10.0 do 13.9 za skrzynię w zależności od gatunku, kraju pochodzenia i ilości sztuk w skrzyni;
jabłka — od 8.0 do 22.0 sh. w zależności od gatunku i kraju pochodzenia:
gruszki — od 6.0 do 8.0 sh. za skrzynię. —

Jabłka były sprzedawane w beczkach.
grapefruity — od 13.6 do 16.9 sh. za skrzynię.

Większe ożywienie na aukcji londyńskiej jest spodziewane pod koniec lutego, w związku z czem należy przypuszczać, że i ceny ulegną zwyżce.

Hamburg. Aukcje hamburskie, dokonywujące jeszcze do niedawna największych po Londynie transakcyj, zaczynają poważnie odczuwać restrykcje i kontyngentowanie importu owoców południowych. Wprawdzie władze idą jaknajdalej na rękę sferom kupieckim, czego najlepszym dowodem jest fakt wydania w miesiącu styczniu br. pozwoleń przywozowych ponad ustalone kontyngenty, jak też do 15 lutego wyczerpania ponad 80% przewidzianych na ten miesiąc kontyngentów tem niemniej są trudności w rozprowadzaniu nagromadzonych zapasów pomarańcz, wobec czego hamburskie aukcje ogłosiły wstrzymanie przywozu pomarańcz, przedewszystkiem hiszpańskich, na przeciąg jednego do dwu tygodni. Brane w ostatnich dniach próby zamagazynowanych pomarańcz wykazały w wielu wypadkach zepsucie, tak, że towar za wszelką cenę winien w najbliższych dniach być rozsprzedany. Nic też dziwnego, że i ceny na pomarańcze i inne rodzaje owoców nie osiągnęły w większości wypadków ustalonych limitów i poszczególne partje były sprzedawane poniżej ceny kosztu i opłacalności.

CZY BANANY ROZNOSZĄ CHOROBĘ „LEPRA“?

Pod koniec ub. roku zaczęto kolportować wiadomość, że w kilku miejscowościach stwierdzono zapadnięcie na straszną chorobę Lepra, która miała być rzekomo zawleczona z krajów podzwrotnikowych przez importowane banany.

Należy zaznaczyć, że choroba — lepra jest nieuleczalna i posiada wiele wspólnych cech z trądem.

Po zbadaniu sprawy nietylko, że nie ujawniono ani jednego wypadku zachorowania na leprę lecz również nie było łatwem stwierdzić, z jakiego źródła pochodziły wspomniane pogłoski.

Ostatnio na terenie Niemiec zaczęto również rozgłaszać wiadomości o zapadnięciu kilku osób na leprę.

Władze niemieckie zbadały dokładnie poszczególne wypadki i orzekły, że nie może być mowy o zarażeniu się tą chorobą wskutek spożywania bananów, a na kolporterów fałszywych wiadomości, godzących w interes handlu bananowego będą nakładane surowe kary.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK V | GDYNIA 5 marca 1936 r. | NR. 7

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Narada gospodarcza

Narada Gospodarcza, która odbyła się w Warszawie w dniach 28 lutego — 2 marca b. r. znalazła żywy oddźwięk na łamach prasy codziennej i wydawnictw perjodycznych fachowych, jednak w ocenie tak prac przygotowawczych do Narady, jak jej przebiegu i wyników zaistniały poważne rozbieżności. Jeśli z jednej strony dają się słyszeć głosy krytyczne, kwestjonujące wogóle celowość i potrzebę narady Rządu ze sferami gospodarczemi w tej formie, jak to miało miejsce, to z drugiej strony nie brak wyrazicieli poglądów, że Narada Gospodarcza już wydała rezultaty pozytywne i ma stanowić punkt zwrotny w kształtowaniu się naszego położenia gospodarczego.

Wydaje się, że ustalenie prawidłowego poglądu na Naradę Gospodarczą nie da się osiągnąć bez ścisłego powiązania jej genezy z całokształtem prac Rządu w dziedzinie gospodarczej. Jeśli się weźmie pod uwagę, że naczelnem zadaniem, jakie Rząd obecny wysunął po objęciu władzy, było przeprowadzenie prac w zakresie zrównoważenia budżetu, to jasnem się stanie, iż w chwili przejścia tej pracy w stadjum końcowe na terenie parlamentu, na pierwszy plan wysunęły się zagadnienia najściślej związane z ożywieniem życia gospodarczego. Pociągnęło to za sobą konieczność opracowania planu działania w oparciu o dokładne dane, odzwierciedlające nasze obecne położenie gospodarcze.

Przemówienia programowe przedstawicieli Rządu oraz przedstawicieli poszczególnych dziedzin życia gospodarczego podczas otwarcia Narady, a dalej źródłowo opracowane referaty, wygłoszone na komisjach, jak również obszerna dyskusja, jaka na tle tych referatów się wywiązała, niewątpliwie odtworzyły z całą dokładnością obecny stan naszego położenia gospodarczego ze wszystkiemi jego ujemnemi, a nieraz wprost katastrofalnemi zjawiskami. Stwierdzić więc należy, że w ten sposób cel podstawowy Narady Gospodarczej, polegający na dokładnem zorjentowaniu się w położeniu, został w całej pełni osiągnięty.

Dalsze stadjum prac Narady Gospodarczej sprowadzające się do ustalenia wspólnych tez i zaleceń, wynikłych z referatów i dyskusji, a mających za cel opracowanie wytycznych dla dalszej pracy, siłą rzeczy kształtować się musiały w sposób bardziej skomplikowany. Zdawać bowiem należy sprawę z tego, że w obradach wzięli udział przedstawiciele dziedzin gospodarczych, których interesy w wielu wypadkach kolidują ze sobą. Naprzykład interesy rolnictwa w tak zasadniczej sprawie, jak akcja oddłużeniowa, nie są zgodne z interesami handlu i przemysłu, działalność przedsiębiorstw państwowych nieraz narusza interesy rolnictwa, przemysłu i handu, bankowość państwowa koliduje z bankowością prywatną, spółdzielczość pod niektóremi względami wkracza w zakres działalności handlu indywidualnego i t. d. Łatwo zrozumieć, że w tych warunkach nie można było oczekiwać osiągnięcia jednolitej opinji wszystkich czynników gospodarczych i to we wszystkich dziedzinach. Stwierdzić jednak należy, że w wyniku Narady Gospodarczej uzgodniono poglady na cały szereg bardzo poważnych zagadnień, co do których poprzednio rozbieżność wydawała się być niepokonana. Przejawienie przez rolnictwo, przemysł, handel, bankowość i rzemiosło

solidaryzmu gospodarczego w skali państwowej jest drugiem osiągnięciem Narady Gospodarczej o poważnem znaczeniu.

Ponieważ wielokrotnie podkreślaną intencją Rządu było pozyskanie dla współpracy nad naprawą gospodarczą czynnika społecznego, nie należy wątpić, iż sformułowane przez ten czynnik poglądy wzięte będą poważnie pod uwagę. Co więcej, z niektórych oświadczeń przedstawicieli Rządu tak w czasie Narady jak i poprzednio wynikło, że czynnik społeczny będzie powołany do współpracy w realizacji planów rządowych w walce z kryzysem, zwłaszcza w tej ich części, które tak wszechstronnie naświetlone zostały podczas Narady. Zaznaczyć przytem wypada, iż znaczna ilość postulatów, sformułowanych w wyniku dyskusji, jak wnioskować można z oświadczeń przedstawicieli poszczególnych resortów rządowych, na tyle dojrzało już do realizacji, że wprowadzenie ich w życie nie nastręczałoby już większych trudności. Pozyskanie przez Rząd współpracy czynnika społecznego mieć będzie jeszcze i ten rezultat, że przyczyni się poważnie do podniesienia aktywności w łonie sfer gospodarczych, czyniąc je współodpowiedzialnemi za realizacją programu naprawy, opartego w znacznej części o wysunięte przez nie postulaty.

Na zakończenie uwag powyższych pragnęlibyśmy w kilku słowach poruszyć zagadnienia, związane z rozwojem działalności gospodarczej na odcinku handlu zagranicznego.

Pomimo, że w programie Narady Gospodarczej sprawy morskie w ścisłem znaczeniu tego pojęcia nie były poruszane, to jednak stwierdzić należy, że z uwagi na to, że ponad 70% obrotów handlu zagranicznego polskiego odbywa się drogą morską, niemal wszystkie problemy, poruszone w referatach i podczas dyskusji nad zagadnieniami handlu zagranicznego Polski, w ten lub inny sposób wiązały się z handlem, korzystającym z drogi morskiej a tem samem wzbudzać musiały najżywsze zainteresowanie sfer gospodarczych, pracujących na odcinku morskim.

W wyniku dyskusji ustalonem zostało, że przy istniejących ograniczeniach w handlu międzynarodowym, osiągnięcie postępu w dziedzinie polskiego handlu zagranicznego możliwem jest przedewszystkiem w drodze wzmożenia wzajemnych obrotów towarowych z poszczególnemi krajami z uwzględnieniem zasady, iż państwa posiadające z Polską czynne salda w bilansie płatniczym, powinny ułatwić jej wywiązanie się z zobowiązań przez zabezpieczenie jej odpowiedniej nadwyżki w obrocie towarowym. Ustalona w ten sposób zasada ściśle wiąże się w stadjum wykonawczem z usługami, jakie przypadają na aparat portowy i transportu morskiego, przy realizacji tranzakcyj handlowych zawartych pomiędzy kontrahentami polskim i zagranicznym. W miarę wzmożenia udziału bandery polskiej w transporcie towarów w obrotach handlowych Polski z krajami zagranicznemi, wzmagać się będą korzyści dla strony polskiej.

Ważnem jest również dla możliwości rozwoju portu gdyńskiego w kierunku jego uprzemysłowienia ustalenie zasady, że wszelkie surowce i półfabrykaty, używane w obrocie uszlachetniającym powinny być automatycznie zwalniane od cła i innych opłat przywozowych bez badania i dodatkowych formalności. Wprowadzenie w życie tego w pierwszym rzędzie odbić się może pomyślnie na dążeniach do rozbudowy w Gdyni zakładów przemysłowych, opartych na surowcach zagranicznych.

Niezmiernej wagi dla rozwoju portu gdyńskiego w dziedzinie handlu zagranicznego są uchwalone tezy, zmierzające ku wytworzeniu warunków stałości w polityce handlu zagranicznego. Stwierdzenie konieczności koncentracji decyzji naczelnej na daleką metę i możliwie daleko idącej decentralizacji funkcyj wykonawczych, w całej rozciągłości pokrywa się z dezyderatami wielokrotnie wysuwanemi przez gdyńskie sfery gospodarcze.

W odniesieniu do dalszych tez, dotyczących środków intensyfikacji wywozu na szczególną uwagę zasługują stwierdzenia konieczności uporządkowania techniki dysponowania temi środkami, ustalenia hierarchji potrzeb w zakresie popierania eksportu oraz zagadnienia pomocy kredytowej dla eksportu z uwzględnieniem rozszerzenia i uprzystępnienia gwarancyj Skarbu Państwa dla kredytów eksportowych.

Całkowicie zgodnie z postulatami sfer gospodarczych, skoncentrowanych dookoła naszej zby wypadły tezy, dotyczące standaryzacji artykułów rolniczych, eksportowanych z Polski, uporządkowania tranzakcyj kompensacyjnych, a p a r a t u clearingowego i t. p.

Na osobna wzmiankę zasługuje podkreślenie w tezach, uchwalonych podczas Narady, konieczności odpowiedniego szkolenia młodych handlowców w zakresie handlu zagranicznego przez wysyłanie ich na studja zagranicę. Akcję w tym kierunku, jak wiadomo, w pierwszym rzędzie prowadzą instytucje i firmy zatrudnione w porcie gdyńskim.

Pozostawiając do osobnego omówienia podniesionej podczas Narady sprawy powo-

łania Specjalnej Komisji do zbadania zagadnienia obecnie obowiązujących taryf celnych, uważamy za konieczne wspomnieć o zapowiedzi ze strony Pana Ministra Przemysłu i Handlu powołania Specjalnej Komisji do spraw morskich. Spodziewać się należy, że Komisja ta będzie mogła rozpatrzeć całokształt naszych zagadnień morskich, nieraz bardzo skomplikowanych i przez to wymagających specjalnej znajomości rzeczy, i rozstrzygnąć wiele zagadnień specyficznie morskich, które siłą rzeczy nie mogły znaleźć miejsca w ramach Narady Gospodarczej.

L. G.

Działalność Polskich Towarzyswt Żeglugowych w roku 1935

Po omówieniu w Nr. 4 ogólnych wyników pracy polskiej floty handlowej p. t. „Działalność polskiej floty handlowej w roku 1935 w ujęciu statystycznem" pozostaje scharakteryzować w liczbach pracę poszczególnych żeglugowych towarzystw.

Żegluga Polska, S. A. przewiozła ogółem 614.228 ton towarów, wobec 381.908 t. w roku 1934. Z tej ilości przypadło na linje regularne 221.640 ton (1934: 189.571 t.), to znaczy, że przyrost ilościowy ładunków na linjach regularnych był mniej znaczny niż na trampach, wszakże był pokaźny, wynosząc około 17%. Przypisać to należy nietylko zwiększeniu ilości ładunków na istniejących linjach, lecz również zaprowadzeniu nowych linij: wschodnio-szwedzkiej, południowo - wschodnio bałtyckiej, lewantyńskiej i południowo - amerykańskiej, w której Żegluga Polska partycypowała jednym statkiem.

Linja wschodnio - szwedzka pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a Stockholmem i Norrköping pracowała od początku roku statkami: szwedzkim Haneström V, później polskim „Tczew" i wreszcie norweskim „Hundvaag", utrzymując odjazdy 10—14 dniowe. W drugiej połowie roku odjazdy tej linii zostały uzgodnione z linją bałtycką szwedzkiej linji amerykańskiej (s/s „Marieholm").

Linia południowo - wschodnio bałtycka z Gdyni/Gdańska do Kłajpedy i Rygi, z zawijaniem również do Liepaji (Libawy) została uruchomiona w sierpniu, z odjazdami 14-dniowemi. Na linji kursował zafrachtowany w time charter szwedzki s/s „Falken".

Linja lewantyńska uruchomiona została we wrześniu jednym motorowcem („Lewant") i jednym parowcem („Sarmacja"), zafrachtowanemi od Svenska Orient Linien i pozostającemi pod szwedzką bandera. Statki pracowały w ramach wspólnego rozkładu z flotą Svenska Orient Linien.

Wreszcie z poczatkiem listopada s/s „Wisła" (ok. 6.000 t. DW) Żeglugi Polskiej inaugurowała skromnie linię Południowo - Amerykańska pierwszym odjazdem z pełnym ładunkiem do Buenos Aires. Linja ta jest skombinowana, z udziałem Żeglugi Polskiej („Wisła") i Pol. Tr. Tow. Okrętowego (s/s „Pułaski").

W eksporcie linje regularne Żeglugi przewiozły 123.541 ton towarów wobec 83.126 t. w roku poprzednim, w imporcie — 93.347 t., wobec 93.538 t. w roku 1934 i w tranzycie 4.752 t., wobec 10.907 t. w roku 1934. Ruch importowy na linjach Żeglugi Polskiej pozostał więc na poprzednim poziomie, ruch tranzytowy znacznie się zmniejszył, za to wzrósł bardzo poważnie ruch eksportowy.

Pomnożenie linjowych połączeń Żeglugi Polskiej przyczynia się w pierwszym rzędzie do wzmożenia naszego eksportu morskiego.

Również istniejące linje Żegluga Polska S. A. wzmacniała i doskonaliła w roku sprawozdawczym. Na linję Antwerpji i Rotterdamu wprowadzono nowozbudowane jednostki: s/s „Hel" i s/s „Puck", o nośności po 1.300 DW, zastępując niemi zafrachtowane statki zagraniczne. Od kwietnia pracowały na tych 2 linjach 4 statki polskie, zapewniając przewóz terminowy, przy znacznie większym i lepiej przystosowanym dla ruchu tonażu, aniżeli poprzednio.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A., które wykazały w roku sprawozdawczym rekordowy wzrost przewozów o przeszło 100%, ogółem przetransportowały 392.588 t. towarów wobec 192.337 t. przewiezionych w r. 1934. Wywieziono 260.947 t. (1934: 115.193 t.), w tem 221.495 t. (1934: 100.748 t.), soli potasowej 14.712 t. (0), zboża 7.950 t. (1.500), siarczanu amonu 5.110 t. (0), drzewa 4.213 t. (3.540 t.), koksu 2.820 t. (1934: 1.237 t.), cementu 1.000 t. (0), soli 600 t. (0), drobnicy 3.047 t. (288 t.) W poprzednim roku wywieziono 7.880 t. cukru, lecz w roku sprawozdawczym wywozu cukru nie było.

Przywieziono ogółem 123.108 t., wobec 38.056 t. w roku poprzednim, w tem 98.635 t. rudy (1934: 17.120 t.), tomasyny 11.900 t. (1934: 18.700 t.), złomu 7.337 t. (0), pomarańcz 2.187 t. (0), tytoniu 1.294 t. (0), orzechów palmowych i kokosowych 1.755 t. (0). Natomiast węgla importowego, którego przywieziono w roku 1934 2.236 t., w roku sprawozdawczym nie było.

Miedzy portami zagranicznemi przewieziono 8.533 t. towarów, wobec 39.089 t. w roku poprzednim, w tem 8.027 t. węgla (1934: 14.833 t.), oraz pomarańcz 506 t. (0). W po-

przednim roku natomiast przywieziono jeszcze 21.750 t. rudy i 2.503 t. koksu.

Trampy Żeglugi Polskiej zostały uruchomione stopniowo i ostatecznie znalazły się w ruchu wszystkie. W końcu roku rozpoczęły one nawet 4 sezonowe podróże powrotne z pomarańczami z portów hiszpańskich, zdążywszy 2 z tych podróży wykonać przed Nowym Rokiem, — stąd też ciekawa pozycja pomarańcz w pracy trampów.

Statki *Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego* przewiozły ogółem 91.268 ton towarów, wobec 89.925 w roku poprzednim. Na linjach tego towarzystwa zaznaczył się wzrost ilości przewiezionych osób. Uruchomiło ono również w kwietniu linję dowozową dwutygodniową Gdynia — Dover/Havre, głównie dla przewozu emigrantów.

Przy uwzględnieniu obu angielskich linij, do Londynu i Hull, oraz nowootwartej linji emigracyjnej na eksport przypadło w r. 1935 — 61.802 t. towarów oraz 753 koni wobec 62.016 t. i 221 koni w r. 1934, na import 29.466 ton, wobec 28.909 t. w r. 1934.

Na linjach angielskich przewieziono ogółem 89.866 t. towarów (1934: 88.912 t.), w tem w eksporcie 61.741 t. (1934: 60.966 t.) Z wywozu 41.739 t. poszło przez Gdynię (1934: 37.173 t.) i 19.982 t. przez Gdańsk (1934: 23.793 t.) Importowano 28.125 ton (1934: 15.570 t.), w tem przez Gdynię 22.324 t. (1934: 15.570 t.) i przez Gdańsk 5.801 t. (1934: 12.376 ton).

Naogół natężenie ruchu towarowego na obu linjach pozostało niemal bez zmiany. Wywóz koni nietylko wzrósł w kierunku na Hull (z 221 w r. 1934 na 391), lecz skierował się również na Londyn (1934 nie było wywozu, 1935: 362).

W przeciwieństwie do ruchu towarowego ruch pasażerski zmienił się znacznie dzięki przewozom emigrantów przez Dover, których w roku poprzednim nie było wcale. W zwykłych przewozach pasażerskich zmiany były nieznaczne: przewieziono do Londynu 202 pasażerów (1934: 260), do Hull 225 (1934: 160), z Londynu 191 (307), z Hull 185 (174). Zaznacza się więc wzrost przewozów na linji hullskiej i spadek na linji londyńskiej. Emigrantów na Londyn przewieziono 21 (482), na Hull 9 (14), ale na Dover 1.404 i 1 pas., wobec czego ogólne przewozy pomiędzy Gdynią a Anglją dały 2.238 osób wobec 1.397 w roku ubiegłym.

Bilans pracy s/s „Warszawa" przedstawił się następująco: przewieziono emigrantów do Cherbourga 937, do Havre 1.383, z Havre 6, do Dover 1.404, pasażerów do Havre 71, z Havre 69 i z Dover 1. Ładunków przewieziono do Havre 61 t., z Havre 618 t. i z Rotterdamu do Gdyni 723 ton.

Do liczby ton przewiezionych ogółem przez Polbrit w r. 1934 wliczone są sezonowe przewozy śledzi i skrzyń w ilości 1.113 t. na zafrachtowanym ad hoc statku norweskim. Suma przewozów dla roku 1935 takiej pozycji nie zawiera, wobec czego i wyniki 1935 r. względem poprzedniego roku należy odpowiednio podwyższyć. W roku bieżącym można się spodziewać dalszego ożywienia przewozów pasażerskich jak na linji hullskiej, tak i w ruchu emigracyjnym.

Przewozy Polsko - Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego tak na linji północnoamerykańskiej, jak i na linji palestyńskiej bardzo poważnie się zwiększyły, przyczem wzrost pasażerskiego ruchu był znaczny na linji palestyńskiej, przewóz towarów wzrósł również poważnie na linji amerykańskiej. Podróży przez Atlantyk dokonano jak i w poprzednim roku — po 14 w każdą stronę. Pasażerów przewieziono do Ameryki 4.269 (1934: 4.363), z Ameryki 3.386 (1934: 3.154), razem 7.655 (1934: 7.517). Ładunków przewieziono do Ameryki 10.718 t. (1934: 7.104 t.), z Ameryki 8.785 t. (6.419 t.), razem 19.503 t. (1934: 13.523 t.) Poczty przewieziono do Ameryki o 25% więcej aniżeli w roku poprzednim.

Na linji Polsko - Palestyńskiej odbyto podróży 29 wobec 24 w roku poprzednim. Pasażerów przewieziono w kierunku południowym 22.632 (1934: 15.359), w kierunku północnym 5.277 (1934: 5.369), razem 27.909 wobec 20.728 w roku poprzednim. Ładunków przewieziono w kierunku południowym 10.813 t. (1934: 4.853 t.), w kierunku północnym 2.811 t. (1.737 t.), razem 13.624 t. (1934: 6.590 t.), w czem uwydatnia się coraz większa przewaga ładunków eksportowych na tej linji.

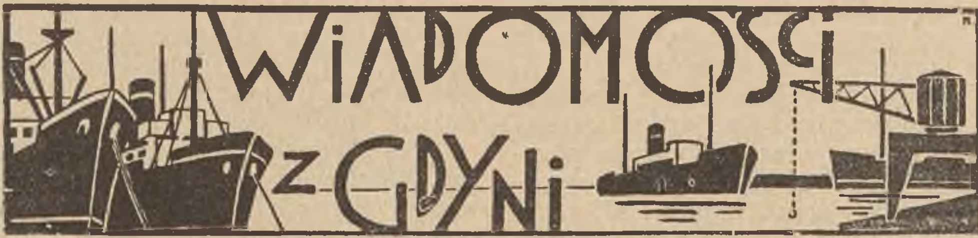
P. T. T. O. uruchomiło z początkiem września na linji północno - amerykańskiej nowoczesny motorowiec „Piłsudski", nie zwiększając ilości przejazdów względem poprzedniego roku, osiągając jednakże mimo to lepszy wynik, i równocześnie wzmacniając palestyńską linję przy pomocy s/s „Kościuszko", i przez to polepszając bardzo znacznie wyniki przewozów na tej linji, tak pasażerów, jak i towarów, przy zwiększonej ilości podróży na tej linji. Należy mieć na uwadze, że linja t. zw. palestyńska łączy nas przez tranzytową Constantę również z Alexandrią, Pireusem i Istambulem, przewożąc również pocztę, choć główne jej znaczenie opiera się na obsłudze ruchu emigracyjnego do Palestyny i na turystycznym ruchu do Ziemi Świętej.

Wycieczki morskie P. T. T. O. odbyły się w roku 1935 w liczbie 11, wobec 20 w poprzednim roku, o większej (6.133 osób), niż w poprzednim roku (890 osób) ilości turystów. Wycieczki odbywały się tylko na większych jednostkach i wobec ich zajęcia z początkiem b. r. aż na 3 linjach dalsze ograniczenie ilości wycieczek jest do przewidzenia.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły w ro-

ku sprawozdawczym 457.567 t. węgla, wobec 471.816 t. w roku 1934. Ilość przewiezionego węgla eksportowego z 446.944 ton nawet się zwiększyła względem roku poprzedniego (446.005 ton), jednakże zmniejszyły się przewozy węgla między portami zagranicznemi — z 25.811 t. w roku 1934 do 10.623 t. w roku 1935.

Odbyto podróży 164 wobec 168 w poprzednim roku i przejechano mil morskich 137.508 wobec 141.160 w roku poprzednim. *KLT.*



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

W dniu 4 marca powrócił do Gdyni z urlopu Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor i objął swe urzędowanie.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO ZA MIESIĄC LUTY 1936 R.

Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc luty br. przedstawiają się następująco:

Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 532.258,9 ton (w styczniu br. 753.813,1 ton), z czego na obrót zamorski przypada 529.084,4 ton (w styczniu br. 748.668,5 ton). Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 67.665,5 ton, a na wywóz 461.418,9 ton.

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 3.174,5 ton, z czego na przywóz przypada 2.769,6 ton, a na wywóz 404,9 ton.

Obrotu z wnętrzem kraju drogą wodną w miesiącu lutym nie było z powodu wstrzymania żeglugi na Wiśle.

Ogólne obroty towarowe za miesiąc sprawozdawczy wzrosły w stosunku do miesiąca lutego roku ubiegłego o 9,6%.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w styczniu ogółem 90.727 ton towarów, wobec 79.136,5 ton, przewiezionych w styczniu 1935 roku. Wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku wynosi zatem przeszło 14%.

Z powyższej liczby 76.256 t. przypada na wywóz (I 1935: 65.605,5 ton), na przywóz 12.524 t. (I. 1935: 10.631 t.) i na przewozy między portami zagranicy oraz w tranzycie 1.947 t. (I. 1934: 2.880 t.)

Widzimy tu równomierny wzrost wywozu i przywozu, natomiast przewozy między portami zagranicy i tranzytowe słabną, jednakże i tu w rzeczywistości mamy poprawę, gdyż jednemu całookrętowemu ładunkowi masowego towaru w styczniu ub. roku przeciwstawia się 1.947 t. różnych towarów tranzytowych, przewiezionych na linjach regularnych Żeglugi Polskiej, która przywiozła w styczniu ub. roku takich towarów zaledwie 286 t.

Z poszczególnych towarzystw Żegluga Polska S. A. przewiozła ogółem 41.637 t. (I 1935: 35.038 t.), Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe — 7.639 ton, wobec 6.888 t. w styczniu ub. roku, Gdynia-Ameryka, Linje Żeglugowe (P. T. T. O.) przewiozło 341 pasażerów i 2.572 t. towarów (I 1935: 251 pas. 810 t. towarów) oraz Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe (Polskarob) — 38.879 ton wobec 36.371,5 t. w styczniu ub. roku. Wszystkie więc cztery towarzystwa, choć w nierównej mierze, zwiększyły swe przewozy.

W Żegludze Polskiej na wywóz przypadło 30.002 t. (I 1935: 26.349 t.) na przywóz 9.688 t. (8.423 t.) i na przewozy między portami zagranicznemi oraz tranzytowe ładunki - 1.947 t. (286)). Linje regularne towarzystwa przewiozły ogółem 20.367 ton, (I 1935: 13.553 t.), w tem w wywozie 11.553 t. w przywozie 6.867 t. i w przewozach tranzytowych i między portami zagranicznemi 1.947 ton. Trampy przewiozły 21.270 t. (I 1935: 21.505 t.) Widzimy, że wzrost przewozów nie idzie w kierunku wzrostu przewozu towarów masowych i powróciła pierwotna tendencja, przyciemniona w roku ub. przez proces „ożywiania“ trampów, tendencja szybkiego wzrostu przewozów na linjach regularnych Żeglugi Polskiej.

Trampy Żeglugi przewiozły w eksporcie 18.449 t. (I 1935: 20.505 t.), w tem węgla 15.865 t., amoniaku 2.584 ton, w imporcie 2.821 t. (rudy) wobec 1.000 t. różnych ładunków przywiezionych dla linij regularnych przez trampy w styczniu ub. roku.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły na linjach angielskich ładunków importowych 2.001 ton (I 1935: 2.228 ton) w tem z Hull 1.307 t. (1.346 t.) i to do Gdyni 1.162 t. (778 t.), do Gdańska 145 t. (568 t.) z Londynu 694 t. (882 t.) i to do Gdyni 518 t. (646 t.), do Gdańska 176 t. (236 t.)

Eksportowych ładunków przewieziono 3.525 t. (I 1935: 4.660 t.) w tem do Hull 2.557 t.

(1.974 t.) i to z Gdyni 1.542 (1.153 t.), z Gdańska 1.015 t. (568 t.) Wywieziono do Londynu 2.968 t. (I 1935: 1.974 t.) i to z Gdyni 1.542 t. (1.153 t.) i z Gdańska 1.015 t. (568 t.) Prócz tego wywieziono przez Gdynię 49 koni, w tem 24 do Londynu i 25 do Hull. Do liczb przywozowych Polbritu należy jeszcze dodać 113 t. przywiezionych z Antwerpji na s/s „Warszawa". Statek ten przewiózł w 2 podróżach do Antwerpji i Dover 394 emigrantów.

Polsko-Transatlantyckie Tow. Okrętowe miało w styczniu przyjazd i odjazd motorowca „Piłsudski" wobec jednego wyjazdu parowca w styczniu ub. roku. To też gdy w styczniu ub. r. było na wyjściu 251 pas. i 819 t. towarów, to w styczniu b. r. ogółem przewieziono 341 pas., oraz 2.572 t. tow. (oraz pocztę), w tem na wyjściu 227 pas. i 1.850 t. tow., na wejściu 114 pas. i 722 t. towarów.

Wzrost znaczenia tej linji również dla naszych przewozów towarowych, w szczególności w kierunku eksportowym, na powyższych liczbach widoczny jest jak na dłoni.

Statki Polskarobu wykonały tym razem podróży 14 wobec 13-tu w styczniu ub. roku stąd lepsze wyniki eksploatacyjne. Dla portu naszego praca styczniowa tegoroczna miała tem większe znaczenie, że przewozów między portami zagranicznemi nie było wcale, podczas gdy pozycja zeszłorocznego stycznia zawiera 2.594 t. w takich międzyportowych przewozach. Węgla wywieziono do Szwecji 29.274 t. (21.665.5 t.), do Norwegji 9.605 t. (12.111 t.)

Odwiedzono porty: Gefle 4-krotnie, Stockholm, Oxelösund i Göteborg 2-krotnie, oraz po razie: Limhamn, Slemmestad, Oslo i Bergen.

OTWARCIE POLSKIEJ LINJI POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ.

28 lutego, żegnany przez przedstawicieli władz i towarzystwa Gdynia—Ameryka, Linje Żeglugowe S. A. oraz licznie zgromadzoną publiczność, odpłynął z Gdyni do portów Brazylji i Argentyny s/s „Pułaski", mając na pokładzie 930 pasażerów i emigrantów, pocztę i około 1.300 ton towarów. Jest to pierwszy odjazd pasażerski do Południowej Ameryki pod polską banderą.

Komunikacja linjowa wszystkich państw europejskich z Południową Ameryką ucierpiała w ostatnich latach wskutek kryzysu, gdyż ruch emigracyjny z Europy jak i podróże obywateli południowo - amerykańskich republik do Europy zmniejszyły się wielokrotnie. W ostatnim roku jednakże dają się zauważyć na wszystkich linjach prowadzących do Południowej Ameryki początki ożywienia. Pierwszy statek nowej linji polskiej s/s „Wisła" wyruszył do Buenos Aires 7 listopada z. r. Nowa linja utrzymywana jest przez towarzystwa: Gdynia—Ameryka, Linje Żeglugowe S. A. i Żegluga Polska S. A. w Gdyni. Każde z towarzystw partycypuje w linji południowo - amerykańskiej jednym statkiem. Maklerem wspólnym, mającym agenturę maklerską obu linij w Gdyni jest firma Rothert i Kiłaczycki.

S/s „Pułaski" został w zimowych miesiącach kompletnie odnowiony w Nakskov, między innemi statek otrzymał wentylację cieplną według systemu najnowszego, która pozwala jaknajskuteczniej chłodzić lub ogrzewać kabiny pasażerskie.

S/s „Pułaski", o pojemności brutto 6.345 ton, zbudowany w Anglji w r. 1912 w swej klasie odpowiada nieodnowionemu tonażowi południowo - amerykańskich linij: francuskiej, holenderskiej (unieruchomionej) i innych. „Pułaski" przybywa według rozkładu do Rio de Janeiro już 18 marca, do Victoria 19-go, do Santos 20-go, do Buenos Aires 24-go marca.

5-go marca oczekiwana jest w Gdyni „Wisła". Następne odjazdy z Gdyni: „Wisła" 12 marca, „Pułaski" 28 kwietnia i 30 czerwca.

NOWY STATEK ANGLO-BALTIC LINE.

Z początkiem marca w miejsce sprzedanej „Baltonji" Anglo - Baltic Line (United Baltic Corporation) wprowadziła na linję 2-tygodniową Londyn — Gdynia/Gdańsk parowiec „Baltrover", który będzie stałym statkiem tej linji. „Baltrover" jest nieco większy od „Baltonji": długość jego 351 stóp, szerokość 50 stóp, pojemność brutto 4.916 ton, netto 3.014 ton, wobec 2.390 pojemności netto „Baltonji".

Statek posiada komfortowe kabiny dla 70 pasażerów: jest zaopatrzony w ładownie chłodzone, prowadzi statek, jak i poprzednio „Baltonję", kapitan Walley.

ULGI TARYFOWE W CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFIE PORTOWEJ.

Z dniem 1 marca br. w ramach czechosłowacko - polskiej taryfy portowej dopuszczono przewóz olei roślinnych, wytworzonych w olejarniach portowych w Gdyni i Gdańsku, na podstawie ulgowych stawek przewidzianych na przewóz olei dowiezionych morzem. Na przewóz jaj węgierskich do portów wprowadzono bezpośrednie stawki od punktu granicznego pod Helambą, na przewóz szprotów smażanych, opiekanych, marynowanych w occie, oliwie lub sosach do Austrji przez Breclav i Devinska Nova Ves na makulaturę do czechosłowackich fabryk papieru, na wosk ziemny surowy i oczyszczony do Breclav, Moravska Ostrava Privoz i Pragi, na piece żelazne od stacyj czechosłowackich i granic austrjackich, węgierskich i rumuńskich, na wyroby drewniane od stacji Lanskroun, na masło kakaowe do Austrji przez Breclav i na klej z Austrji przez Devinska Nova Ves.

WALNE ZEBRANIE GDYŃSKIEGO ODDZIAŁU ZWIĄZKU KSIĘGOWYCH W POLSCE.

odbyło się w dniu 1 bm. Na przewodniczącego wybrano jednogłośnie p. Tadeusza Krukowskiego, na zastępców pp. Reszkównę, Lubelfelda i Lorenza.

Obszerne sprawozdanie z działalności zarządu zdał przewodniczący Michał Pacoszyński, który w dłuższem przemówieniu zobrazował rozwój i działalność oddziału gdyńskiego. W ciągu jednego roku zarząd zorganizował własną siedzibę, zakupił urządzenie, stworzył bibljotekę fachową, dając możność członkom korzystania z najnowszych dzieł. Rozwinięto sekcję pośrednictwa pracy. W ciągu roku odbywały się wieczory dyskusyjne, na których poruszano wszelkie sprawy fachowe, dotyczące zawodu księgowego, a głównie omawiano przepisy kodeksu handlowego i ustaw skarbowych, z któremi każdy księgowy musi być dziś dobrze obeznany. Przewodniczący nakreślił zadanie specjalne księgowych, pracujących w Gdyni, wyrażając nadzieję, że wszystkie wartościowe jednostki, pracujące w zawodzie księgowego w Gdyni, poprą wysiłki Oddziału, mającego ogólne dobro księgowych na celu.

Sprawozdanie finansowe złożyli: skarbnik p. L. Kowalski i J. Knabe. W wyniku udzielono Zarządowi absolutorjum i podziękowano za owocną pracę.

W dyskusji zabierali głos: pp. Aleksander Porzeziński, Marjan Witkowski, Wolski, Knabe, Kowalski, Lorenz i inni.

W wyborach uzupełniających do zarządu zostali wybrani pp. Jerzy Berlin, Reszkówna i Wolski.

Po zebraniu urządzono herbatkę towarzyską.



NALEŻY OCZEKIWAĆ OŻYWIENIA W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM

Lata kryzysu (1931—1935) zahamowały poważnie budownictwo okrętowe na całym świecie. We wszystkich krajach odsetek statków poniżej 5 lat wieku zmalał znacznie. Oto liczby procentowe dla lat 1931 i 1935 tonażu do 5 lat, przyjmując tonaż odpowiedniej marynarki za 100:

Wielka Brytanja 22,5 i 8,4, morska flota St. Zjednoczonych: 5,8 i 4,2; Japonja 12,9 i 11,4; Niemcy 20,9 i 4,7; Norwegja 33,8 i 16,6; Francja 13,6 i 12,4; Włochy 12,2 i 8,0; Holandja 25,3 i 10,0; Grecja 2,2 i 0; pozostałe kraje 17,6 i 6,8; tonaż światowy 17,8 i 7,9.

Z większych marynarek tylko Francja i Japonja zdołały podtrzymać swój najnowszy tonaż prawie że na poprzednim poziomie. Najmniej wprowadziły nowego tonażu, a więc najwięcej zdeklasowały się floty handlowe Niemiec, Wielkiej Brytanji, Holandji i Norwegji, nie mówiąc już o Grecji, która przestała całkowicie zamawiać nowe statki, za to nabywała tonaż średnio stary, w wieku od 10 do 20 lat i przez to podniosła jego odsetek w swej flocie z 20,8 na 35,4 procent. Norwegja jest nawet w gorszej sytuacji aniżeli wypływa ze schematu, gdyż jej nowy tonaż to przeważnie cysternowce, które jeszcze są w dużej mierze unieruchomione.

Sprawa wznowienia aktywności budownictwa okrętowego jest tembardziej dojrzała, że w ostatnich latach pojawiło się dużo poważnych udoskonaleń w budowie maszyn okrętowych, kadłubów okrętowych, śrub i sterów, wobec czego wprowadzający nowe jednostki ogromnie dystansują konkurencję, posługującą się starszym tonażem. Przeważa zdanie, że tuż przed kryzysem i nawet podczas kryzysu budowano mylnie zbyt wiele statków o dużych szybkościach, dla ruchu towarowego, co podrożyło eksploatację i zahamowało przez to wyrugowanie z ruchu starego tonażu. Obecnie zapowiada się budowa statków niezwykle oszczędnych w eksploatacji, które szybko zdeklasują całkowicie stary tonaż okrętowy.

SYTUACJA W SZWEDZKIEJ ŻEGLUDZE.

W chwili obecnej żegluga szwedzka przestała wzrastać na skutek systematycznej „kamuflowanej" czyli poprostu udanej sprzedaży statków pod bandery: fińską, estońską, łotewską, grecką i panamską. W ten sposób w ostatnich trzech latach sprzedano 87 statków w tem 56 do Finlandji.

Powodem zmiany bandery jest dążenie do zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych (niższe płace załogom w krajach nowej bandery). Mówi się już nawet o wydaniu ustawy o zakazie takich sprzedaży (jak w okresie wielkiej wojny, kiedy to dla ochrony własnych

linij przed zupełnem ogołoceniem ze statków ustawa taka była wydana), lub przynajmniej o kontroli aktów sprzedaży, jednakże ministerstwo handlu ma być przeciwne takim projektom, uważając je za przedwczesne.

Równocześnie szwedzkie ministerstwo handlu w kolaboracji ze specjalnie wyznaczonymi ekspertami wypracowało rozległe sprawozdanie o środkach ochrony szwedzkiej żeglugi. Raport ten omawia szczegółowo udzielanie pożyczek z kwoty 7,5 mil. koron, do lata 1937 roku. Pożyczki są tak uwarunkowane, by nie zwiększyć rywalizacji pomiędzy szwedzkimi armatorami. Równocześnie ma być zakazane ustawą nabycie nienowych statków zagranicą, przez co okaże się wsparcie dla własnego budownictwa okrętowego.

Na 1-go lutego tonaż unieruchomiony w Szwecji doszedł znów do 104 statków z 149,000 t., tłumaczy się to jednak w dużej mierze okresem martwym na Bałtyku i niewyjaśnioną, wciąż przewlekającą się sytuacją na morzu Śródziemnem.

WIELKI PRZEMYSŁ TŁUSZCZOWY JAKO GŁÓWNY KLIENT NIEMIECKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO.

W okresie powojennej inflacji i na tle jej dostaw reparacyjnych wielki przemysł już występował w Niemczech nietylko jako zamawiający w niemieckiem budownictwie okrętowem, ale i jako potężny armator. Był to węglowy koncern Hugo Stinnesa, którego znaczenie konjunkturalne w przewozach morskich było również znaczne.

Obecnie jako obca żegludze siła „zamawiająca" w niemieckiem budownictwie okrętowem występuje coraz silniej znany koncern tłuszczowy Unilever. Zamówienia jego obejmują nietylko stocznie niemieckie; na samych jednakże tylko stoczniach niemieckich z początkiem br. miał ten koncern zamówionych wzgl. w budowie 14 wielkich motorowców, 13 statków rybackich i 6 statków do ścigania wielorybów, o ogólnej pojemności 97.560 ton brutto. Unilever nie staje się jeszcze na razie armatorem; są to wszystko zamówienia-ogniwa kontraktów kompensacyjnych względnie zamówienia dla późniejszej sprzedaży wymiennej, jak np. wszystkie zamówienia specjalnych statków wielorybniczych, które koncern następnie sprzedaje norweskim armatorom za dostawy tranu wielorybiego. Również zwykłe sprzedaże statków niespecjalnych dochodzą w ten sposób do skutku „w trójkącie" z przemysłem norweskim połowów wielorybniczych. Przytem powstaje niejedno zamówienie, które w normalnych warunkach nie byłoby przyszło do skutku — w tem leży jedna z nielicznych dodatnich stron handlu kompensacyjnego. Z punktu widzenia niemieckich kół żeglugowych a nie przemysłu okrętowego, który zdobywa pracę, takie nakręcanie zamówienia mają na sytuację żeglugową wpływ ujemny.

Jednem z ciekawszych większych zamówień Unilevera jest obstalunek czterech linjowych motorowców po 6.000 ton brutto dla holenderskiej „Rotterdamskiej Linji Południowo - Amerykańskiej" armatorów Van Nievelt Goudriaan & Co. Znamienne jest, że druga ta holenderska linja południowo - amerykańska dzięki pomocy tranzakcji z Unileverem wydatnie odnawia swą flotę najnowszemi motorowemi jednostkami i w ten sposób wzmacnia swą konkurencyjność, „staje na nogi". Natomiast linja pasażersko-towarowa Królewskiego Holenderskiego Lloydu jeszcze nie jest w stanie wznowić swego całkowicie zlikwidowanego od paru lat ruchu na tej linji o doniosłem znaczeniu handlowo-komunikacyjnem.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH

Według informacji Centralnej Komisji Przywozowej termin posiedzenia plenarnego dla podziału kontyngentów przywozowych dwumiesięcznych, t. j. na miesiąc marzec i kwiecień został ustalony na dzień 12 marca br.

Podania o przywóz towarów, które mają być załatwione na plenarnem posiedzeniu, winne być nadesłane do Centralnej Komisji Przywozowej najpóźniej do dnia 7 marca br.

NOWE PRZEPISY W SPRAWIE OBROTÓW Z KRAJAMI POZAEUROPEJSKIEMI

Ujemny bilans handlowy z krajami zamorskiemi oraz kurczenie się wywozu naszych towarów na rynki europejskie, zmusiły czynniki miarodajne do wydania swego czasu zarządzeń, mających na celu zrównoważenie obrotów handlowych z temi krajami zamorskiemi, pozaeuropejskiemi, z któremi Polska posiadała ujemny bilans handlowy. Zarządzenia te poszły w kierunku uzależnienia importu towarów z tych krajów od dokonania eksportu artykułów polskich na dane rynki. Dotyczyły one jednak tylko szeregu towarów, objętych u nas zakazami przywozu. Mianowicie, importer polski, ubiegający się o pozwolenie przywozu na towar z krajów zamorskich o ujemnym bilansie handlowym musiał się wykazać eksportem na dane rynki bezpośrednio lub pośrednio i to ściśle określonych towarów.

Obrót kompensacyjno-towarowy z krajami zamorskiemi (pozaeuropejskiemi), który do końca roku 1933 odbywał się w sposób nieuregulowany, został w styczniu 1934 r. ujęty w pewien określony system. Tranzakcje z odnośnemi krajami, mające w roku 1933 charakter dorywczy, wymagający w każdym poszczególnym wypadku zgody Ministerstwa Przemysłu i Handlu, nabrały w roku 1934, po wydaniu przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu specjalnej instrukcji regulującej obrót kompensacyjny z krajami zamorskiemi, cech pewnej stałości.

Obrotem kompensacyjno - towarowym objęte były na mocy instrukcji z dnia 28 lutego 1934. HZ. XXXIII-1/148 wszystkie kraje pozaeuropejskie z wyjątkiem następujących: Chiny, Mandżuko, Syrja, Palestyna, Persja i Półn. Afryka Francuska.

Dnia 22 lutego br. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało nową instrukcję w sprawie obrotów handlowych z krajami pozaeuropejskiemi, mającą na celu zrównoważenie obrotów w pierwszym rzędzie z krajami o ujemnym bilansie handlowym. Wykonanie instrukcji poruczone zostało Związkowi Izb Przemysłowo - Handlowych R. P. Dotyczy ona przywozu następujących towarów spożywczych: kawa, pieprz, ziele angielskie, cynamon, orzechy kamienne, jądra pestek morelowych, śliwki suszone, banany, pomarańcze i grapefruity, rodzynki oraz następujących surowców przemysłowych: ziarna kakaowe, skóry surowe suche, mokro solone i sucho solone oraz skóry futrzane niewyprawione.

Na artykuły spożywcze nie będą w zasadzie ustalane kontyngenty autonomiczne.

Przy przywozie skór surowych, mokrosolonych i sucho-solonych stosunek wartości wywozu do przywozu ustalony został najwyżej na 1 : 3 na korzyść przywozu, przyczem w ramach tranzakcji wiązanych będą przywożone wyłącznie ilości nieobjęte kontyngentami autonomicznemi. Pozwolenia przywozu dla skór futrzanych niewyprawionych będą udzielane przy stosunku wartości wywozu do przywozu, conajwyżej 1 : 1 na korzyść przywozu i to również wyłącznie na ilości ponadkontyngentowych. Tranzakcje wiązane w zakresie importu ziarn kakaowych dot. będą przywozu w ilościach ponadkontyngentowych.

Import artykułów wyżej wymienionych, może się odbywać na podstawie kompensacyjnego eksportu do kraju pochodzenia powyższych towarów.

Od zasady kierunkowości eksportu kompensacyjnego może być dopuszczone odstępstwo w obrotach kompensacyjnych z niżej wymienionemi terytorjami geograficznemi (przywóz może być skompensowany wywozem do innego kraju niż kraj, z którego towar ma być przywieziony). Odstępstwo to dopuszczalne jest jedynie w granicach następujących grup krajów:

I. w grupie krajów Ameryki Środkowej, wysp Morza Karaibskiego oraz krajów Ameryki Południowej, z wyłączeniem Brazylji, Urugwaju i Argentyny;

II. w grupie krajów Afryki z wyłączeniem Egiptu, Algieru, Tunisu, Marokka i Unji Południowo - Afrykańskiej;

III. w grupie krajów Dalekiego Wschodu z wyłączeniem Japonji, Chin, Indyj Brytyjskich i Holenderskich, Australji i Nowej Zelandji.

Z krajami wchodzącemi w skład wymienionych terytorjów, będą uprzywilejowane jednak tranzakcje kompensacyjne, które zapewniać będą ścisłą kierunkowość obrotów.

Nowa instrukcja nie ma zastosowania do obrotu towarowego z Argentyną, Urugwajem i Chinami.

W wypadku, gdyby zgłoszona tranzakcja kompensacyjna nie dotyczyła wyżej wymienionego towaru i kraju, Związek Izb będzie mógł udzielić na nią promesy po porozumieniu się z Ministerstwem Przemysłu i Handlu.

Równocześnie z wydaniem nowej instrukcji regulującej obrót z krajami pozaeuropejskiemi, odwołaną została z dniem 22 lutego br. w zakresie wyżej wymienionych towarów instrukcja w sprawie obrotów kompensacyjnych z dnia 28 lutego 1934 r. W zakresie innych towarów z USA. bądź też wymienionych towarów, objętych specjalnemi kontyngentami przywozu z U. S. A. wzmiankowana instrukcja będzie działała, aż do chwili zlikwidowania dowodów wywozu zalegających z przed 16 grudnia 1935 r.

Począwszy od dnia 22 lutego 1936 r. aż do 30 dni po odwołaniu obowiązują następujące zasady przy przywozie towarów. pochodzących z obszarów pozaeuropejskich. Tranzakcje, zawarte przed tym terminem na podstawie instrukcji nowej (tymczasowej) winny być rozwikłane w okresie 6-ciu miesięcy.

Zasady instrukcji mają zastosowanie do towarów zakazanych do przywozu, bądź korzystających z autonomicznych ulg celnych oraz do obszarów wyżej wymienionych.

Przywóz towarów będzie mógł się odbywać jedynie w ramach tranzakcyj wiązanych eksportowo - importowych.

Warunkiem tranzakcji wiązanej jest w zasadzie dokonanie wywozu towarów polskich, poprzedzające przywóz.

W wypadku, gdy przywóz ma nastąpić przed dokonaniem wywozu, przyjęcie tranzakcji wiązanej będzie uzależnione od dostarczenia zabezpieczenia, że wywóz zostanie dokonany.

W wypadku konieczności zapewnienia polskiemu eksporterowi pokrycia dewizowego, importer zobowiązany jest do złożenia w gotówce, względnie w gwarancji bankowej, kwoty należnej dostawcy zagranicznemu na rachunek specjalny w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego.

Podstawą tranzakcji wiązanej winien być w pierwszym rzędzie wywóz nowy, t. zn. wywóz towarów, niefigurujących lub figurujących w ilościach mniejszych w statystyce Handlu Zagranicznego Głównego Urzędu Statystycznego wywozu do danego obszaru w poprzednim roku.

Przywóz surowców winien być wiązany z wywozem towarów, mających łatwy zbyt na danym rynku zagranicznym, przywóz zaś innych towarów z wywozem towarów o trudniejszym zbycie, oraz, że w pierwszym rzędzie winny być uwzględniane towary niekorzystające z innych źródeł pomocy eksportowej.

W tranzakcjach wiązanych wartość przywozu do wartości wywozu winna w zasadzie wyrażać się w stosunku 1 : 1.

Korzystniejszy stosunek na rzecz importu może być przyznany jedynie na podstawie decyzji Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Podstawą określenia wartości przywozu jest cena towaru przywożonego cif port polskiego obszaru celnego. wartości wywozu — cena towaru polskiego fob porty polskiego obszaru celnego. Od zasady tej może Związek Izb P. H. odstąpić w wypadku. gdy przewóz towaru jest dokonywany statkiem linji żeglugi polskiej.

Tranzakcje wiązane winne być w zasadzie zawierane bezpośrednio z dostawcami i odbiorcami w krajach pozaeuropejskich przez poważne firmy fachowe. z wyłączeniem zbędnego pośrednictwa.

Wnioski o tranzakcje wiązane winne być składane do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. We wniosku winne być podane szczegółowe i wszelkie istotne warunki tranzakcji wraz z jej uzasadnieniem.

Na życzenie stron. Związek Izb P. H. wydaje zainteresowanym promesę na daną tranzakcję wiązaną, która jest imienna i nie może być odstąpiona osobom trzecim.

Pozwolenia przywozu wydawane będą na podstawie zgłoszenia Związku Izb P. H. do Centralnej Komisji Przywozowej.

Kontrahenci objęci tranzakcją wiązaną otrzymujący promesę. muszą złożyć oświadczenie. że zobowiązują się dopełnić wszystkich warunków. ustalonych dla danej tranzakcji wiązanej i że poddają się wszystkim ustalonym dla niej rygorom.

Za czynności powiernicze przy tranzakcjach wiązanych Związek Izb P. H. pobierać będzie od zainteresowanych na rachunek specjalne opłaty. określone w instrukcji ministerjalnej.

KLAUZULA F. O. B. I IMPORT DO POLSKI Z BELGJI.

Specjalna komisja w Antwerpii. stworzona dla określenia pojęcia F. O. B. i wszystkich związanych z niem uzansów. opracowała projekt zarządzenia, który na wstępie mówi. że sprzedający musi dostarczyć towar na okręt wskazany przez kupującego („Le vendeur doit livrer la marchandise à bord du navire designé par l'acheteur au port d'embarquement convenu. selon l'usage du port. et à la date ou dans le délai convenu"). Projekt ten niebawem wejdzie w życie.

W związku z powyższem należy zwrócić uwagę, że importer polski może żądać załadowania towaru na okręt polski i z tego przysługującego mu prawa powinien stale korzystać.

DEKLAROWANIE WAGI NA DOKUMENTACH HANDLOWYCH PRZY EKSPORCIE DO PORTUGALJI

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę wszystkich eksporterów, którzy interesują się rynkiem portugalskim, na konieczność ścisłego podawania wagi na dokumentach, oraz zgodnie z portugalskiemi przepisami taryfy celnej. Niedokładnie lub niewłaściwie podana waga powoduje nakładanie kar na importerów portugalskich towarów polskich, co z kolei siłą rzeczy odbija się źle na zainteresowaniu rynku portugalskiego przywozem z Polski.

Portugalskie przepisy celne rozróżniają trzy rodzaje wagi dla odprawy celnej:

1. „Pêso-bruto" — waga brutto, tj. waga towaru łącznie z całkowitem opakowaniem. pośredniem i bezpośredniem,

2. „Pêso real" — waga rzeczywista (netto) bez jakiegokolwiekbądź opakowania, i

3. „Pêso liquido" — waga towaru łącznie z bezpośredniem opakowaniem bez względu na materjał opakowania.

Wagę brutto (pêso bruto) stosuje się przy wymiarze cła do wszystkich tych towarów, które przy wwozie opłacają stawkę celną II kolumny taryfy celnej (pauta minima), nie przewyższającą 0,005 Esk. za kilogram. W tym wypadku cło wymierza się za towar łącznie z bezpośredniem i pośredniem opakowaniem.

Wagę rzeczywistą (pêso real) stosuje się do wszystkich towarów wymienionych w sekcjach 1, 2, 3 i 4-tej klasy 3-ciej portugalskiej taryfy celnej, metali szlachetnych i wyrobów z tychże oraz do wszystkich tych pozycyj, gdzie znajduje się w taryfie celnej uwaga „pêso real".

Wagę netto łącznie z bezpośrednim opakowaniem (pêso liquido) stosuje się do wszystkich pozostałych artykułów. Te towary więc opłacają cło łącznie z bezpośredniem opakowaniem (puszki, pudełka, flaszki itp.)

Urzędy celne ustalają:

1. wagę brutto (pêso bruto). przeważając całą partję towaru, jej część lub przyjmując wagę podaną w dokumentach handlowych, o ile te nie nasuwają żadnych wątpliwości.

2. wagę netto łącznie z bezpośredniem opakowaniem (pêso liquido):

a) przeważeniem całej partji towaru z bezpośredniem opakowaniem.

b) przeważeniem części partji towaru,
c) odejmując od wagi brutto wagę opakowania pośredniego, ustaloną w procentach w odnośnej tabeli,
d) odejmując od wagi brutto wagę ustaloną przez przeważenie części pośredniego opakowania, o ile opakowanie to jest jednolite.

Przepisy celne portugalskie przewidują kary za niewłaściwe deklarowanie wagi towaru, gdyż wpływa to na wysokość wymierzanego cła. Okoliczność ta powoduje często zupełnie słuszne reklamacje odbiorcy, kierowane do polskiego eksportera, wskazanem więc byłoby, aby polskie firmy eksportowe informowały się dokładnie u swych korespondentów portugalskich, jaka z trzech wag winna być oznaczona na dokumentach handlowych, w razie zaś nasuwających się wątpliwości podawali jaknajściślej:

1. wagę rzeczywistą, t. j. bez jakiegokolwiek opakowania,

2. wagę łącznie z bezpośredniem opakowaniem i

3. wagę brutto, t. j. z bezpośredniem i pośredniem opakowaniem, co umożliwi portugalskiemu odbiorcy deklarowanie towaru zgodnie z portugalskiemi przepisami.

IMPORT ZIEMNIAKÓW DO EGIPTU

Egipt importuje znaczne ilości ziemniaków, wynoszące przeciętnie około 1.500 wagonów rocznie, o wartości około 70—90 tysięcy funtów. Głównymi dostawcami są Włochy z udziałem około 45%, Holandja z udziałem około 25% i Cypr z udziałem około 10%. Mniejszymi dostawcami są Francja, Wielka Brytanja, Rumunja, Bułgarja i Jugosławja.

Przywóz ziemniaków do Egiptu przypada na okres od sierpnia do grudnia, to jest do chwili pojawiania się na rynku ziemniaków egipskich.

Konieczność uzupełniania zapotrzebowania rynku przywozem ziemniaków obcych ma swe źródło, nie w niedoborze produkcji własnej, lecz w jej jakości. Ziemniaki egipskie bowiem, które w okresie zbioru są nawet przedmiotem wywozu, mają z powodu dużej zawartości wody gąbczastą konsystencję, utrudniającą ich przechowywanie przez dłuższy czas. Stąd też można wnioskować, że przywóz ziemniaków do Egiptu ma trwałe widoki, aczkolwiek czynniki egipskie prowadzą usilne badania nad wynalezieniem sposobu konserwowania tego produktu.

Skala wymagań rynku egipskiego w stosunku do ziemniaków importowanych jest wysoka. Rynek ten bowiem przyzwyczajony jest przedewszystkiem do towaru włoskiego i holenderskiego, odznaczającego się starannem wybrakowaniem i jednolitym sortymentem, a który, dzięki łatwemu i szybkiemu przywozowi, zwłaszcza jeżeli chodzi o ziemniaki włoskie, nadchodzi w stanie zadowalającym, rzadko ulegając stratom z powodu zepsucia się w drodze. W przeciwieństwie do tychże, ziemniaki pochodzenia rumuńskiego i bułgarskiego są najczęściej drobne, nienależycie sortowane, co sprawia, że uzyskują one ceny dużo niższe, wykazujące różnice do 20—25%.

Rynek egipski poszukuje przedewszystkiem ziemniaków o dużej wielkości, żółto-mięsistych, o jasnej możliwie skórce i bez narostów. Mają szanse zbytu marki: Alma, Erdgold, Industrie itd., które są w Polsce rozpowszechnione. Ziemniaki holenderskie sprzedawane w Egipcie, noszą nazwę Ersterlin.

Opakowanie wymagane jest w workach jutowych à 50 kg o kolorze możliwie jasnym, przyczem worki winny być zaopatrzone w papierowe etykiety, podające szczegóły interesujące odbiorcę.

Najczęstszą formą dokonywanych tranzakcyj jest sprzedaż komisowa. Rozporządzając dużą naogół podażą towaru, zwłaszcza w późniejszych miesiącach sezonu importowego, odbiorcy egipscy nie godzą się na tranzakcje o ustalonej cenie, nie chcąc brać na siebie ryzyka za ewentualne straty, spowodowane przewozem lub wahaniem cen.

Najwyższe ceny osiągane są w pierwszych miesiącach okresu przywozowego (sierpień—wrzesień). Kształtują się one wtedy w wysokości około 8 funtów za tonę, cif Aleksandrja, zaś w dalszych miesiącach (październik—listopad—grudzień), w miarę napływu coraz częstszych transportów, następuje ich spadek do poziomu około 5 funtów. Ziemniaki gorszej klasy (bałkańskie) uzyskiwały w ostatnim sezonie 4 funty.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LUTEGO 1936 R.

BELGJA. Z dn. 1 bm. uległ skontyngentowaniu wwóz płytek ściennych (kafli) fajansowych.

BUŁGARJA. Wydane w porozumieniu z Bankiem Narodowym zarządzenie o wydawaniu paszportów zagranicznych na podstawie poświadczenia Banku Narodowego o zakupie dewiz — zostało cofnięte.

Okólnikiem Nr. 1264 z dnia 5 lutego br. (Dziennik Państwowy Nr. 28 z dnia 7 lutego br.) Ministerstwo Skarbu podwyższa z dniem 6 lutego br. różnicę kursu przy pobieraniu stawek celnych przywozowych na następujące towary:

poz. 37 b. — Kawior zwyczajny — z 15 na 27 lew. pap. za 1 lew zł.
poz. 632 — materjały bawełniane, bielone — z 25 na 27 lew. pap. za 1 lew zł.
poz. 409 — blacha żelazna — z 20 na 25 lew pap. za 1 lew zł.
poz. 410 — pręty i belki żelazne — z 20 na 25 lew pap. za 1 lew zł.

Lista towarów wolnych od cła została rozszerzona na pewne rodzaje rur i na saletrę.

Wprowadzone zostały z mocą wsteczną od 1 lutego nowe podatki od wytworów z oleju ziemnego.

CHINY. Ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji drzewa używanego do wyrobu ołówków.

CZECHOSŁOWACJA. 16 lutego weszła w życie w myśl protokułu dodatkowego do traktatu z Finlandją obniżona stawka celna na tekturę zwykłą określonej wagi.

Z ważnością od 10 lutego 1936 zostały ustanowione następujące cła dodatkowe na zboże:

poz. 23 pszenica	Kc. 23,—	(dotychczas 24 Kc.)
poz. 24 żyto	Ks. 33,—	(dotychczas 34 Kc.)
poz. 25 jęczmień	Kc. 36,—	(bez zmiany)
poz. 26 owies	Kc. 29,—	(dotychczas 30 Kc.)

Rozporządzeniem z dnia 5 lutego 1936 zostały z ważnością od 10 lutego ustanowione następujące cła na bydło dla państw, z któremi Czechosłowacja posiada umowy handlowe:

poz. 63 woły	Kc. 160.—
poz. 64 byki	Kc. 160,—
poz. 65 krowy	Kc. 140,—
poz. 66 młode bydło	Kc. 130.—
poz. 67 cielęta	Kc. 130,—
poz. 117 a) 2 mięso świeże	Kc. 320.—

Rozporządzeniem z dnia 7 lutego br. zostały na okres od 10. II. do 9. VII. 1936 obniżone następujące cła na tłuszcze:

poz. 89 sadło wieprzowe, gęsie:
a) surowe 98 Kc.
b) topione 120 Kc.

DANJA. 1 lutego uległo zmianie cło na zboże i przetwory zbożowe.

FRANCJA. Parlament przyjął ustawę o nowych pełnomocnictwach w dziedzinie celnej dla rządu. Nowa ustawa daje rządowi możność wprowadzania zmian do taryfy celnej w drodze dekretów. Jednocześnie zatwierdzona została reorganizacja min. handlu.

Dekret z 8 stycznia br. określa szczegółowo nazwy, jakiemi winna być oznaczana przędza jedwabna oraz wyroby z przędzy jedwabnej lub zawierające taką przędzę.

Od 1 lutego zniesiony został na przeciąg 6 miesięcy zakaz przywozu kwasu oleinowego wytwarzanego z tłuszczopotu.

HISZPANJA. Z dniem 1 lutego uległ skontyngentowaniu wwóz drzewa w postaci desek i tarcic o określonych wymiarach.

IRAK. Od 15 grudnia ub. r. weszły spowrotem w życie dawne przepisy o obliczaniu wagi towarów bawełnianych wwożonych w opakowaniu.

PALESTYNA. 22 stycznia br. weszły w życie zwyżki stawek celnych na znaczną liczbę artykułów. głównie przemysłu hutniczego i metalowego oraz przemysłu włókienniczego i konfekcyjnego. Jednocześnie zwolnione zostały od cła niektóre surowce i maszyny. Zmiany powyższe czynią zadość wysuwanym od dłuższego czasu postulatom miejscowego przemysłu.

RUMUNJA. 12 lutego uległa podwyższeniu stawka podatku obrotowego od przędzy i tkanin ze sztucznego jedwabiu.

SYRJA-LIBAN. 30 grudnia ub. r. zostały podwyższone cła na gwoździe, haki i klamry.

Rozporządzeniem z 20 stycznia br. został wprowadzony zwrot cła od importowanych skrzynek i kompletów skrzynkowych.

SZWAJCARJA. 4. bm. wprowadzona została opłata stemplowa od kwitów celnych (Zollquittungen) w wysokości 4% sumy, na którą kwit został wystawiony. Jedyny wyjątek od powyższego stanowią kwity wydawane przy wwozie benzyny i benzolu (do motorów) oraz liści tytoniu.

TUNIS. 24 stycznia br. ogłoszone zostały następujące dekrety francuskie, jako obowiązujące na terytorjum Tunisu:

Dekret z 2 stycznia br. o minimalnej stawce celnej na barany i owce polskiego pochodzenia,

Dekret z 6 stycznia br. o przedłużeniu mocy traktatu handlowego zawartego między Francją a Z.S.S.R.

Dekret z 2 stycznia br. o zastosowaniu stawki minimalnej na ryby słodkowodne (za wyjątkiem pstrągów) pochodzące ze Stanów Zjedn. i Porto-Rico.

TURCJA. Obecne przepisy dewizowe tureckie przewidują, że należności za frachty od towarów importowanych do Turcji nie mogą być wywożone z Turcji, stąd fracht za przesyłki importowane do Turcji ma być płacony zgóry przy załadowaniu.

Ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji olejów mineralnych.

WIELKA BRYTANJA. Dnia 3 lutego zniesione zostało cło od wwozu kwasu szczawiowego.

Od 1 lutego przywóz buraków cukrowych i pastewnych dozwolony jest tylko za pozwoleniem Ministerstwa Rolnictwa.

WŁOCHY. Ustawą z 16 stycznia br. uległy zmianie stawki celne na bawełnę, odpadki bawełniane, wełnę, odpadki wełniane, węgiel kamienny i inne naturalne kopalne materjały palne, oraz na koks z węgla kamiennego. Taż sama ustawa wprowadza opłaty od fabrykacji i wwozu włókien sztucznych.

Ustawa z 6 stycznia br. znosi opłaty od fabrykacji i wwozu prochu fajerwerkowego i innych materjałów wybuchowych.

Na mocy dekretu Ministra finansów z dnia 1 stycznia 1936, upoważnienie do występowania jako ajencyj Banku Włoskiego w zakresie czynności związanych z cesją środków płatniczych pochodzących z eksportu i handlu wszelkiemi środkami służącemi do zapłaty zagranicą w myśl dekretu min. z 8. 12. 1934, — otrzymały dalsze następujące banki: Banca Nazionale del Lavoro, Instituto di S. Paolo, Banca d'America e d'Italia.

Dotychczas upoważnienie to miały Banca Commerciale Italiana, Credito Italiano, Banco di Roma, Banco di Napoli i Banco di Sicilia.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Belgijska firma poszukuje objęcia przedstawicielstwa firmy drzewnej, produkującej tarcicę z drzew iglastych i liściastych (dębina). P/3019/40/C.

Firma w Strasburgu pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi wytwórniami sanitarnych wyrobów fajansowych. P/3421/65/Ż.

Firma agenturowa w Hiszpanji chciałaby importować różne artykuły z Polski. P/3520/61/Ż.

Poważna firma w Colombo (Ceylon) interesuje się importem papieru gazetowego i rysunkowego z Polski. P/3238/61/Ż.

Firma agenturowa w Londynie chciałaby sprowadzać torebki papierowe z Polski. Wzory są do obejrzenia w P. I. E. P/3411/61/Ż.

Firma w Holandji interesuje się dostawami nitów metalowych używanych do butów. Próbki są do obejrzenia w P. I. E. P/3477/44/Ż.

Firma angielska interesuje się importem rękawiczek skórkowych z Polski. P/4113/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W LUTYM.

Zazwyczaj miesiąc luty jest miesiącem rekordowych połowów wśród innych miesięcy roku. Zeszłoroczny luty z 2.375.080 kg ryb morskich w połowach przybrzeżnych był takim rekordowym miesiącem i miara skoku w górę w roku bieżącym względem poprzedniego najlepiej uwydatnia się z porównania z połowami z lutego br., które niewątpliwie dadzą rekord miesięczny w roku bieżącym. Złowiono w lutym br. 3.966.580 kg ryb, z czego na przybrzeżne połowy przypada 3.956.520 kg, czyli 99,7%, wartości 225.936 zł; reszta na połowy bornholmskie w ilości 10.060 kg, o wartości 2.817 zł.

Należy jednakowoż zaznaczyć, że wzrost zysków nie szedł w parze ze wzrostem połowów. Za szproty osiągnięto średnio po 4 gr za kilogram wobec 6 gr w lutym ubiegłego roku. Stąd głównie, przy zwiększeniu połowów względem ub. roku o blisko 70% wartość tych połowów podniosła się zaledwie o 15%. Zmniejszenie ceny surowca szprotowego jednak nic nie przyniosło konsumentom, którzy płacili za wędzonego szprota te same ceny co w zeszłorocznym szprotowym sezonie.

Ciekawie wypada porównanie połowów z lutego z całorocznemi połowami morskiemi do roku 1930 włącznie; owe roczniki połowów były, za wyjątkiem roku 1923, który dał 4.120 ton, wszystkie niższe od połowów miesięcznych z lutego b. r.

Szprot łowiony ciągnionym włókiem dał tym razem 93% ryb złowionych w lutym, a razem ze śledzikami ze wspólnych sieci (jako domieszka do szprotów) doszedł nawet do 99% tych połowów na wagę. Pozostały 1% dał jednakże aż 14% wartości całkowitych połowów tego miesiąca.

Podział na poszczególne gatunki w kilogramach (w nawiasie podano cenę w groszach za jeden kg): Szproty — 3.688.800 (4), śledziki morskie 242.400 (20), śledziki rzeczne 1.700 (20), łososie 2.980 kg — 335 sztuk (500), mielnica 10 kg — 18 sztuk (240), troć 320 kg — 162 sztuk (500), płastugi - stornia 3.610 (30), węgorze 3.750 (160), dorsze-wątłusze 20.260 (24), sieja 70 kg — 50 sztuk (160), szczupaki 1.370 (160), okonie 250 kg (100), płocie 1.060 kg (60). W porównaniu z rokiem ubiegłym, w lutym br. zwiększyły się: połowy szprotów o 1.400 ton, śledzików o 186 ton, dorszy o 12 ton, zmniejszyły się natomiast połowy łososi o 5 ton, szczupaków o 1 tonę. Inne gatunki bez większych zmian.

Poszczególne miejscowości na wybrzeżu łowiły: Hel: 2.017.980 kg o wartości 117.580 zł, Gdynia: 876.480 kg — 42.964 zł; od Jastarni do W. Wsi: 914.230 kg — 50.304 zł; od Chłapowa do Karwi: 52.670 kg — 5.361 zł; od Pucka do Obłuża nad Zatoką: 52.670 kg — 9.727 zł. W połowach pod Bornholmem złowiono: dorszy 8.510 kg — 2.042 zł, flądег: 1.550 kg — 775 zł, (w lutym roku ubiegłego nie wyjeżdżano na połowy bornholmskie).

Należy zauważyć, że w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosły dwukrotnie połowy w Helu, i w okręgu Jastarnia do W. Wsi (dzięki zwiększeniu ilości kutrów), a 40-krotnie w okręgu Chłapowo-Karwja wskutek nabycia kutrów, które łowią w oparciu się o port w Helu. Spadły natomiast połowy w Gdyni i w okręgu Puck—Obłuże (zamarznięcie portów).

KRONIKA.

— **CENY ŚLEDZI.** Ceny śledzi solonych w porcie rybackim w Gdyni, notowane w ostatnim tygodniu za całą beczkę oclоną (o ile chodzi o beczkę z polskich połowów, to wolną od cła), hurtowo, w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** matfulls 70, spents 57, innych gatunków brak.

2. **Importowane śledzie Yarmouth:** I trade small matties 72, matties 76, matfulls 76, spents 57. Yarmouth ordinary: small matties 70, matties 72, matfulls 72. — **Szkockie** I trade: matties i matfulls 78, small matties 74/75, szkockie crown: matties 69, matfulls 66. Trójka Blomfieldsa 79,5.

3. Matjasy za dwie półbeczki: Sternoway medium 115, selected 125, takież large: 135. Lervick matjes: medium 110, selected 120.

4. Islandzkie matjasy (oryginalne): 135, FAXA 84, stare z 1932 r.: 20.

5. Norweskie Sloe 500/700 sztukowe 40. 1000/1400 sztukowe 47 złotych. Norweskie Fethering-fulls-maties 700/800 sztukowe: 66 zł.

Norweskie sloematjes 375/425 sztukowe 55 zł, 60 zł, 65 zł.

Norweskie cięte t. zw. „Schneideheringe“ nowe 84, stare 50.

Tendencja w związku z sezonem mocna i można liczyć na utrzymanie tej tendencji. **Sporo gatunków, zwłaszcza lepszych, jest na wyczerpaniu, lub już wysprzedana.**

Regularne linje Gdyni

A. Porty wód europejskich

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	9. 3.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	11. 3.
s/s CIESZYN*	16. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	18. 3.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I.	7. 3.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	9. 3.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	11. 3.
s/s CIESZYN*	16. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	18. 3.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		ŁOTWA		
s/s MINOS*	9. 3.	**Ryga**		
s/s URANUS*	16 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	9. 3.
(via Bremen)		co tydzień	s/s URANUS*	16. 3.
		Ryga		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	15. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	co 2 tygodnie		1. 4.
		LITWA		
s/s FALKEN	15. 3.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		1. 4.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
	23. 3.	co 8 dni		23. 3.
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 3.	**Stockholm — Norrköping**		
	21. 3.	*(Żegluga Polska. S. A.)*	s/s HUNDVAAG	10. 3.
		co 14 dni		24. 3.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
	23. 3.	co 10 dni		23. 3.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	6. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	6. 3.
	29. 3.	co 2 tygodnie		20. 3.
s/s BLENDA	9. 3.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	11. 3.
	23. 3.	co 2 tygodnie		23. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 3.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	9. 3.
s/s LUDWIG	16. 3.	co tydzień	s/s LUDWIG	16. 3.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s KÄTE	7. 3.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s KÄTE	7. 3.
s/s SAMLAND	10. 3.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s SAMLAND	10. 3.
s/s INDALSÄLFVEN	14. 3.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s INDALSÄLFVEN	14. 3.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s MINOS*	9. 3.
s/s MINOS*	9. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	16. 3.
s/s URANUS*	16 3.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	11. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	5. 3.
	18. 3.	co tydzień		12. 3.
				19. 3.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 10. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 10. 3.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	10. 3.
s/s BRISK	17. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	17. 3.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s ARA	7. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s ARA	7. 3.
s/s JAEDEREN	10. 3.	co 2—3 tygodnie		
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	8. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	12. 3.
		co 2 tygodnie	s/s BALTROVER	5. 3.
s/s BALTONIA*	15. 3.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	1. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	5. 3.
s/s LWÓW*	8. 3.	co tydzień	s/s LWÓW*	12. 3.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	9. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	9. 3.
s/s SVANHOLM	16. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s SVANHOLM	16. 3.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	7. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	7. 3.
s/s HELDER	14. 3.	co tydzień	s/s HELDER	14. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	10. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	10. 3.
s/s FAUNA	17. 3.	co tydzień	s/s FAUNA	17. 3.
		Rotterdam		
s/s PUCK	10. 3.	*(Żegluga Polska. S. A.)*	s/s PUCK	11. 3.
s/s CHORZÓW	17. 3.	co tydzień	s/s CHORZÓW	18. 3.
s/s ARIADNE	9. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ARIADNE	9. 3.
s/s PRIAMUS	12. 3.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	12. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
s/s WIBORG	ok. 11. 3.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 11. 3.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	10. 3.	*(Żegluga Polska. S. A.)*	s/s HEL	11. 3.
s/s ŚLĄSK*	17. 3.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	18. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe. Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
		(Rummel & Burton)	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	10. 3.	**Havre/Cherbourg**		
	24. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	14. 3.
		co 2 tygodnie		28. 3.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s SEBU	9. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s SEBU	9. 3.
s/s LARACHE	21. 3.	co 2 tygodnie	s/s LARACHE	21. 3.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s SICILIA	18. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IBERIA	11. 3.
s/s ALBANIA	25. 4.	co 2 tygodnie	s/s PALERMO	25. 3.
		Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	25. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	25. 3.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
—		*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
		Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa		
m/s VASALAND*	23. 3.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s VINGALAND*	20. 3.
m/s ERLAND*	1. 4.	co 1—2 tygodnie	m/s ERLAND	1. 4.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s MAIA	20. 3.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
m/s LEWANT*	12. 3.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT*	13. 3.
		B. Porty dalsze		
s/s CARPLAKA	7. 3.	**Nowy York (New York) —**		
s/s CLIFFWOOD*	14. 3.	**Filadelfja (Philadelphia)**		
s/s ARGOSY*	21. 3.	*(American Scantic Line)*	s/s MINNEQUA	12. 3.
		co tydzień	s/s CARPLAKA	19. 3.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	21. 3.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI	28. 3.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s SEBU	9. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s SEBU	9. 3.
s/s LARACHE	21. 3.	co 2 tygodnie	s/s LARACHE	21. 3.
m/s SUECIA	6. 3.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires**	m/s SANTOS	16. 3.
m/s SANTOS	5. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s VALPARAISO	20. 4.
m/s PACIFIC	8. 4.	co 3 tygodnie		
s/s BORE VIII	13. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s BORE IX	8. 3.
s/s NAVIGATOR	27. 3.	co 2 tygodnie	m/s COMETA	24. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s WISŁA 3. 3. s/s PUŁASKI ok. 23. 4.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s WISŁA ok. 12. 3. s/s PUŁASKI 28. 4.
m/s KAAPAREN 30. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN 30. 3.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s PROTESILAUS 14. 3. s/s CITY OF EASTBOURNE 4. 4. m/s STENTOR 25. 4.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA 31. 3.
m/s STUREHOLM 7. 3. m/s TORONTO 6. 3. m/s UDDEHOLM 17. 3.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TAMPA 16. 3.
s/s JOLLEE 9 3. s/s CRANFORD 12. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s JOLLEE 9. 3. s/s CRANFORD 12. 3.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek, kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 marca:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku i Filadelfji tylko dla wyładowania, Amer Scantic Line.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wyład. i ładow., Prowe.
s/s ARA lin. z portów zach. Norwegji dla wyład. i ładowania, Bergenske.
m/s STUREHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s HUNDVAAG lin. z Norrkopingu i Stockholmu dla wyład. i ładowania, PAM, Żegluga Polska.
s/s MARTHA RUSS I. lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s HELENE RUSS z ładunkiem z Hamburga, tylko dla wyład., Bergenske.
s/s VIKING po węgiel, MEW.
s/s ALBERT po węgiel, Bergenske.
s/s STINA po węgiel, PAM.

8 marca:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow., Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s BORE IX lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s SYLVIA po węgiel, PAM.

9 marca:

s/s JOLLEE lin. z portów Gulfu z bawełną, PAM.
s/s SEBU lin. portugalsko-marokańska, dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich, Behnke & Sieg.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallina dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s TRIO po węgiel, Bergenske.

10 marca:

s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania Żegluga Polska.
s/s MARIEHOLM z portów wsch. szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s SAMLAND, lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. norweskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Havre, powrotny po emigrantów, Polbrit.
s/s SILKEBORG po kopalniaki, PAM.
s/s AGHIA VARVARA po węgiel, PAM.

11 marca:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s IBERIA lin. po ładunek do zach. śródziemnomorskich portów, Bergenske.

12 marca:

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu dla wy- i załadowania, PAM.
m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s NANCY z owocami, PAM.
s/s OTTO ALFRED MÜLLER, po węgiel, PAM.
s/s Wm. Th. MALLING po węgiel, Bergenske.

13 marca:

s/s BORE VIII lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
m/s LEWANT lin. z Gdańska dla ładowania do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.

14 marca:

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth, dla ładowania, Reinhold.
s/s INDALSÄLFVEN lin. z Hamburga. dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s AIRISTO z pirytami, PAM.

15 marca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu z pas. i tow.. dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s FALKEN lin. z Windawy i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s HUDIKSVALL ze złomem, PAM.

16 marca:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s SVANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
m/s TAMPA lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
m/s TAURUS lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.
s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu, dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s INGA po węgiel, Behnke & Sieg.

Czy należy dążyć do zwiększenia spożycia owoców południowych?

Sytuacja gospodarcza, w jakiej znajduje się nasz kraj, zmusza nas do wyrzeczenia się użytkowania wielu rzeczy, stanowiących w normalnych warunkach o poziomie stopy życiowej cywilizowanego człowieka. W pierwszym rzędzie musimy rezygnować z tego wszystkiego, co jest przedmiotem importu z obcych źródeł produkcji, a nie jest bezwzględnie koniecznem do bytowania w naszych warunkach: są to wprawdzie w większości wypadków przedmioty, mogące być zaszeregowane do luksusu lub zbytku, lecz niestety do kategorji tej zwykliśmy zaliczać i te artykuły, które w żadnem państwie cywilizowanem nie są uważane za luksus, przeciwnie figurują na liście artykułów pierwszej potrzeby o masowem i powszechnem spożyciu.

Jednym z takich artykułów jest owoc w różnych jego odmianach i postaciach. Wszystkie państwa zachodniej Europy, z Anglją i Niemcami na czele, uznały wartość i pożyteczność owocu, jako codziennego pokarmu człowieka, stwierdzając to jak najdalej idącą pomocą, okazywaną nietylko własnemu przemysłowi i hodowli owoców, lecz również i szeroko rozbudowanej dziedzinie handlu, trudniącego się aprowizowaniem wewnętrznego rynku w owoce południowe, importowane z zagranicy.

W rozważaniach naszych na temat, czy należy dążyć do zwiększenia konsumcji owoców południowych w Polsce, będziemy musieli przeprowadzać analogję z postawieniem i rozwiązaniem tego problematu w innych państwach. Z uwagi na to, że najbardziej źródłowy materjał posiadamy o Niemczech, które również w ostatnich latach dążą do samowystarczalności w każdej dziedzinie gospodarki, ograniczymy się do porównywań naszego handlu i przemysłu owocowego z niemieckim.

W swoim czasie sfery rolnicze, stając w obronie poważnie zagrożonej kryzysem gospodarki narodowej, a nadewszystko polskiej wsi, zażądały między innemi kompletnego zakazu importu owoców zagranicznego pochodzenia. Żądanie to było tem dziwniejsze, że w owym czasie import owoców południowych do Polski był zupełnie mały i nie mogło być mowy o konkurencji dla owoców krajowego pochodzenia, chociażby i z tego względu, że owoce importowane były obłożone wysokiem cłem, a ceny detaliczne uniemożliwiały większej masie konsumentów, nawet ze sfer średnio zamożnych, częste nabywanie tego artykułu.

Również zbiory krajowe nigdy u nas nie były tak wielkie, by mogły obsłużyć zapotrzebowanie własnego rynku nawet przy tak niewielkiem spożyciu, jakie wypadało na jednego mieszkańca w stosunku rocznym.

Niestety nie jest u nas prowadzona ścisła ewidencja drzewostanu owocowego, jak też zbiorów, a te liczby, któremi dysponujemy, mogą daleko odbiegać od rzeczywistości. Ogółem obliczają polski drzewostan owocowy na ca 60.000.000 jednostek, z czego największa liczba przypada na jabłonie ca 18.000.000 szt., czereśnie i wiśnie ca 21.000.000 sztuk, i wreszcie 11.000.000 grusz. Przeciętne roczne zbiory jabłek, gruszek, wiśni, czereśni i innych owoców nie przekraczają 200 miljonów kg o wartości ca 30.000.000 zł. Ponad 80% wszystkich owoców spożywa się w stanie świeżym. Resztę przerabia się w kilkunastu zakładach na powidła, marmeladę i konserwy.

Jeżeli wyżej przytoczone liczby podzielimy przez liczbę mieszkańców naszego państwa, to otrzymamy następujący obraz spożycia i wartości spożywanego owocu przez jednego mieszkańca w ciągu roku. Przeciętnie na jednego mieszkańca przypada 6 kg owoców o wartości nieco więcej jednego złotego. Czy jest to liczba duża?

Na to otrzymamy odpowiedź, porównywując ten odcinek naszej gospodarki z niemiecką.

W Niemczech obliczają drzewostan owocowy (jabłonie, grusze, wiśnie, czereśnie na przeszło 150.000.000 sztuk, które rocznie przynoszą około 1.800.000 ton zbiorów. Z tego prawie 80% zostaje przerobione w licznych fabrykach na konserwy, a reszta idzie na rynek w stanie surowym. Przeciętnie zatem na jednego mieszkańca Niemiec wypada ca 30 kg owoców rodzimej produkcji na przeciąg roku.

Niemcy mając tak wielkie zbiory własnych owoców, nie miały z ich zbytem żadnego kłopotu, gdyż produkt własnej produkcji, jako tańszy i mniej odporniejszy na konserwację, nadawał się albo do natychmiastowego spożycia lub też do przerobu na konserwy. Wybrano tę drugą ewentualność, stwarzając potężny przemysł przetwórczy, a jednocześnie udostępniono konsumentowi owoc połud. i egzotyczny, którego w ostatnim roku importowano przeszło 800 miljonów kg, wartości ca 250 miljonów RM. co znowu daje nam poważną liczbę ca 13 kg spożycia w ciągu roku przez jednego Niemca.

Zestawiając nasz kraj z państwem niemieckiem pod względem produkcji i spożycia owoców, musimy niestety przyznać, że jesteśmy na tym odcinku bardzo zacofani.

O ile na jednego mieszkańca Niemiec łącznie wypada przeszło 42 kg owoców spożywanych w ciągu roku i to zarówno w stanie surowym jak i przerobionym, to na jednego mieszkańca Polski wypada jakżeż skromna liczba 8 kg, z tego ca 2,3 kg owoców południowych. Niemiec wydaje rocznie na owoce importowane około 4 RM = 8 zł, Polak natomiast zaledwie zł 1.15.

Ktokolwiek miał możność zapoznać się z historją niemieckiego sadownictwa, ten napewno nie zdziwi się, jeżeli powiemy, że ogromny rozwój rodzimego przemysłu owocowego zawdzięczają Niemcy owocowi południowemu i egzotycznemu, a więc obcego pochodzenia. Przed niespełna 30 laty, gdy zaczęto sprowadzać do tego kraju większe ilości owoców południowych, wszczęto alarm, że sfery kupieckie swą chciwością i krótkowzrocznością dążą do zagłady własnego sadownictwa. Kupcy owocowi nietylko że nie zaniechali sprowadzania owoców południowych, lecz przeciwnie reklamowali je jako towar tani o wysokim gatunku. Eksporterzy i plantatorzy działali oczywiście wspólnie z kupcami, dostosowując ceny do możliwości rynkowych. Po kilku latach owoce importowane przyjęły się w całych Niemczech, a jednocześnie zaczęło szybko rozwijać się własne sadownictwo i oparty o niego przemysł przetwórczy. Dziś Niemcy zajmują w Europie drugie miejsce pod względem ilości spożywanych owoców własnych i importowanych. W rezultacie zatem wyimaginowany wróg przyczynił się do walnego zwycięstwa, — owoc importowany stał się bodźcem do rozwoju własnej produkcji owocowej.

W Polsce również sfery rolnicze i przedsiębiorcy owocowi (właściciele plantacyj) dopatrują się w importowanym owocu południowym konkurenta. A tymczasem możliwości produkcyjne kraju są wręcz małe i niema nadziei na szybkie ich zwiększenie ze względu na brak kapitałów inwestycyjnych w zainteresowanych kołach.

Zresztą nawet gdyby polscy producenci owocowi zwiększyli trzykrotnie swoje zbiory, to trudno jest sobie wyobrazić, by to spowodowało racjonalizację gospodarki owocowej. Element trudniący się produkcją owoców nie jest zorganizowany, obca jest mu myśl jakiejś celowej i systematycznej akcji propagandowej na rzecz zwiększenia konsumcji owoców. Brak odpowiednich funduszów na cele inwestycyjne nie pozwala wznieść odpowiednich urządzeń dla konserwacji owoców, a bez chłodni trudno sobie wyobrazić obsługę rynku przez większą część roku. Owoc własnej — polskiej produkcji nie nadaje się do długotrwałej konserwacji i tylko w nielicznych wypadkach, najlepsze gatunkowo jabłka, mogą przetrwać okres zimowy, nie ulegając zepsuciu.

Chcąc obsłużyć własnemi siłami rynek krajowy, musimy nad tem popracować dobrych kilka, jeżeli nie kilkadziesiąt, lat.

Czy nie lepiej jednak wybrać drogę, wypraktykowaną przez inne państwa, które przeżywały ten problem przed 25 laty i niewątpliwie miały te same objekcje, co my obecnie.

Dążąc do rozwoju rodzimej produkcji owocowej, musimy przedewszystkiem zwiększyć spożycie owocu i uczynić z niego artykuł pierwszej potrzeby, artykuł codziennego użytku. Ażeby tego dokonać, należy przeprowadzić szeroko zakrojoną akcję propagandową w całem społeczeństwie. Akcję tę należałoby oprzeć o ruchliwy element kupiecki, zainteresowany w zwiększeniu obrotów owocami. Równocześnie wskazanem byłoby spowodowanie obniżki cen na poszczególne rodzaje owoców. A to można osiągnąć przez radykalną obniżkę cła. Niema obawy, ażeby skarb państwa poniósł jakieś straty, obniżając stawki celne na pomarańcze, banany, winogrona lub inny owoc, gdyż ilość jego obrotu nie tylko osiągnie poprzedni poziom, lecz napewno znacznie się zwiększy.

Propagując spożycie owoców południowych automatycznie propaguje się owoce własnej hodowli, osiągając ten rezultat, że zaistnieje zwiększone zapotrzebowanie, co da możność podniesienia rentowności prowadzonych plantacyj i zachęci do dalszego inwestowania w sadownictwo. W wypadku, gdyby chłonność rynku zawiodła, z uwagi na krótkotrwałość okresu obsługi (2—3 miesiące) bez uwzględniania kosztownej konserwacji w specjalnych chłodniach, napewno cała nadwyżka zostanie spotrzebowana przez przemysł przetwórczy.

Wszystko zatem przemawia za umożliwieniem zwiększenia importu owoców południowych, jako podstawowego warunku wszczęcia akcji propagandowej za zwiększeniem konsumcji w kraju owoców wogóle.

Kronika

NOWY TRYB ZAŁATWIANIA PODAŃ NA ZIARNA KAKAOWE, HERBATĘ I KAWĘ

W numerze 5 naszego Biuletynu z dnia 15 lutego br. donosiliśmy o wystąpieniu Związku Izb Przemysłowo-Handlowych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z wnioskiem o zmianę procedury wydawania pozwoleń przywozu na ziarna kakaowe, herbatę i kawę.

Według otrzymanych obecnie informacyj, Ministerstwo zajęło w powyższej kwestji następujące stanowisko:

O ile chodzi o tryb wnoszenia podań o przywóz powyższych artykułów, to w tej kwestji Ministerstwo pozostawiło stronom drogę fakultatywną i to według uznania Związku Izb wzgl. Centralnej Komisji Przywozowej.

Natomiast, o ile chodzi o pobieranie opłat manipulacyjnych za zezwolenia przywozowe oraz opłat na Rachunek Organizacji Zbytu jak również wydawania już samych zaświadczeń na prawo przywozu, to tryb ten nie będzie się w niczem różnił od normalnego trybu postępowania w zakresie pobierania opłat manipulacyjnych i na Rachunek Organizacji Zbytu jak również wydawania pozwoleń przywozu na inne artykuły.

W związku z powyższem, Komisja Ścisła Centr. Komisji Przywozowej uchwaliła na posiedzeniu w dn. 27. II. br., że podania o przywóz powyższych artykułów składać muszą importerzy wyłącznie za pośrednictwem Izb Przemysłowo - Handlowych i Organizacyj, wchodzących w skład C. K. P. Pozatem podział kontyngentów przywozowych na odnośne artykuły dokonywany będzie przez Centralną Komisję Przywozową.

NOWE PARTJE OWOCÓW HISZPAŃSKICH

Dnia 4 marca br. zawinął do portu gdyńskiego statek „Tunis". Na statku tym nadeszło do Polski około 7.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 120 skrzyń cytryn. Pomarańcze przeznaczone są częściowo dla firm aukcyjnych w Gdyni, częściowo zaś dla importerów gdyńskich i krajowych. Natomiast cytryny należą wyłącznie do firm importowych w Gdyni.

Dnia 27 lutego br. s/s „Katowice" wyładował 2.190 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 470 skrzyń mandarynek a 50 kg oraz 1.000 skrzyń cytryn.

ZAPASY CYTRYN

W składach celnych w Gdyni zalegało w dniu 4. III. br. ogółem około 9.200 skrzyń cytryn, wagi netto około 360 ton. Z ilości tej przypada na cytryny włoskie około 5.490 skrzyń wagi netto około 195 ton, a na cytryny hiszpańskie około 3.675 skrzyń, wagi netto około 165 ton.

Z zalegających ilości skrzyń cytryn hiszpańskich — 1.000 skrzyń należy do Gdyńskich Targów Owocowych, S. A. w Gdyni, które w najbliższym czasie zostaną wystawione na przetarg publiczny. Reszta przeznaczona jest dla różnych importerów tak gdyńskich jakoteż krajowych.

O ile chodzi o cytryny włoskie, to partje zalegające w Gdyni wysłane zostały z Palermo do Gdyni via Hamburg przed 17 listopada 1935 r. Należy zatem mieć nadzieję, że na ilości te zostaną wydane w najbliższym czasie pozwolenia przywozu i towar będzie mógł być rozprowadzony po kraju.

Co się tyczy cytryn hiszpańskich, to z uwagi na to, iż w ostatnim czasie Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło kontyngent przywozowy na cytryny (kontyngent autonomiczny) w wysokości 500 ton i kontyngent ten został już przez Centralną Komisję Przywozową podzielony pomiędzy organizacje (Izby przem. - handl. itp.) w dniu 27 lutego br. towar zostanie prawdopodobnie w niedługim czasie oclony i wysłany do kraju.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Gdyńscy importerzy notowali w dniu 4 marca br. w tranzakcjach gotówkowych następujące ceny hurtowe loco Gdynia przy odbiorze większych ilości na niżej wymienione towary zagraniczne:

kawa brazylijska surowa:
- gat. Victoria 7 (na wyczerp.) 3,65—3,75 za 1 kg
- gat. Santos — 4,50—5,00 za 1 kg
- gat. Rio — 3,70—3,80 za 1 kg

kawa surowa niebieska — brak towaru

herbata:
- Sumatra (zapasy małe) — 12,50—13.00 za 1 kg
- Ceylon — 13,20—14,00 za 1 kg
- Ceylon specjalna — 15,00—17,00 za 1 kg

kwiat herbaciany (zapasy małe) — 24,00 za 1 kg

pieprz czarny — 5,10—5,15 za 1 kg

pieprz biały — 6,00 za 1 kg

cynamon — 8,00 za 1 kg

cynamon Vera — 9,00 za 1 kg

liście bobkowe (zapasy małe) — 2,70 za 1 kg

kwiat muszkatowy — 11,00—11,50 za 1 kg

gałka muszkatowa — 6,60 za 1 kg

rodzynki elemskie — 1,60—1,65 za 1 kg

sułtanki kalifornijskie — 2,10—2,20 za 1 kg

sułtanki greckie — 1,95—2,05 za 1 kg

figi suszone, zależnie od gat. — 1,10—1,20 za 1 kg

koryntki, zależnie od gat. — 1,30—1.35 za 1 kg

migdały słodkie — zwykłe — 5,95—6.00 za 1 kg

migdały słodkie przerobione — 6,20—6,40 za 1 kg

migdały słodkie olbrzymie — 6,90—7,10 za 1 kg

oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania — 3.30—3,70 za 1 kg

banany gatunek I — 2,40 za 1 kg

banany gat. II — 1,60 za 1 kg

cytryny hiszpańskie 504 — 63,00—65,00 za skrzynię

cytryny hiszpańskie 360 — 58,00—60,00 za skrzynię

cytryny hiszpańskie — brak pozwoleń przywozu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Gdyńskie Aukcje.

W trzeciej dekadzie lutego oraz w pierwszych dniach marca br. na aukcjach gdyń-

skich panowało pewne ożywienie. Przetargi odbywały się przy dużej ilości uczestników. Szczególnym popytem cieszyły się pomarańcze hiszpańskie. Ogółem wystawiono w czasie od 20 lutego do 5 marca 2.039 skrzyń pomarańcz pochodzenia hiszpańskiego i prawie cała ilość została sprzedana. Nie znajdowały natomiast nabywców mandarynki hiszpańskie, a na ostatnich aukcjach także pomarańcze palestyńskie.

Rezultaty dokonanych tranzakcyj przedstawiają się następująco:

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły w dniu 28. II. ogółem 920 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny); 100 skrzyń pomarańcz hiszp. (towar komisowy);

sprzedały wszystko, tj. 1.020 skrzyń pomarańcz, w tem:

470 skrzyń po zł 1,00—1,03 za kg
450 skrzyń po zł 0,94—0,98 za kg
100 skrzyń po zł 0,81—0,84 za kg

Aukcje Owocowe, Sp. z ogr. odp.

wystawiły w dniu 25. II. ogółem:

338 skrzyń pomarańcz hiszp.
1055 klatek mandarynek hiszp.
100 skrzyń grapefruitów
500 skrzyń pomarańcz palestyńskich:

sprzedały:

338 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval) po zł 0,89—0,97 za kg
250 skrzyń pomarańcz palest. po zł 1,10 za kg
100 skrzyń grapefruitów po zł 36,5—37,5 za skrzynię;

wycofały z powodu braku nabywców:

200 skrzyń pamarańcz hiszp.
250 skrzyń pomarańcz palestyńskich
1055 klatek mandarynek hiszpańskich;

wystawiły w dniu 3. III.:

111 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval)
1055 klatek mandarynek hiszp.
761 skrzyń pomarańcz palestyńskich:

sprzedały:

111 skrzyń pomarańcz hiszpańskich po zł 0,87—0,88 za kg; pozostały towar wycofały z powodu braku nabywców.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

wystawiły w dniu 5 marca br. ogółem:

1000 skrzyń pomarańcz hiszp.
600 skrzyń pomarańcz palestyńskich
100 skrzyń grapefruitów
300 skrzyń cytryn hiszp.

sprzedały:

1000 skrzyń pomarańcz hiszp. (blood-oval) po zł 1,03—1,04 za kg
400 skrzyń pomarańcz palestyńskich po zł 1,09—1,15 za kg
100 skrzyń grapefruitów po zł 26.00—27,5 za skrzynię;

wycofały wszystkie cytryny hiszpańskie z powodu braku pozwolenia przywozu oraz 200 skrz. pomarańcz palestyńskich z powodu braku nabywców.

Kronika zagraniczna

Niemiecki Urząd Statystyczny w ogłoszonem za rok ubiegły sprawozdaniu wiele miejsca poświęca omówieniu handlu owocowego. Poraz pierwszy od wielu lat obroty w tej dziedzinie, odgrywającej b. poważną rolę w całokształcie niemieckiej gospodarki, wykazują poważny spadek. Rzucone przez rząd Hitlera hasło samowystarczalności gospodarczej miało być i na tym odcinku zrealizowane. Innemi słowy mówiąc, miano owoc importowany zastąpić produktem rodzimym, co leżało zresztą w granicach zupełnie realnych możliwości, jeżeli się weźmie pod uwagę wysoki stopień rozwoju niemieckiego sadownictwa.

Niestety życie okazało się silniejsze, niż projekty i zamierzenia ekonomistów. Pomimo intensywnej propagandy krajowego owocu spożycie jego bynajmniej nie wzrosło, gdyż nigdy nim nie będzie można zastąpić owoców południowych i egzotycznych, do masowego spożycia których ludność oddawna jest przyzwyczajona. A zatem stan w tej gałęzi niemieckiej gospodarki narodowej nie uległ poważniejszym zmianom. W dalszym ciągu większość krajowych zbiorów została przeznaczona na przerób w licznych fabrykach konserw i tylko najlepsze gatunki rzucono na rynek w stanie surowym. Import zaś południowych i egzotycznych owoców nadal odgrywał najpoważniejszą rolę na rynku, co jest najlepszym dowodem, że zaprowadzony raz artykuł może zniknąć z obrotu tylko wówczas, o ile władze stosują bezwzględnie zakazy przywozu. O to jednak, by władze niemieckie z całą bezwzględnością przestrzegały zakazu importu owoców południowych, nie należy się obawiać, ponieważ zdają one sobie dobrze z tego sprawę, że lepiej jest w ostateczności wydać na owoce zagraniczne, niż na medykamenty.

W roku 1935 importowali Niemcy ogółem 814.011.500 kg różnych owoców o wartości 244.722.000 RM., co w porównaniu z 1934 r. oznacza spadek pod względem wagi o ca 10% a pod względem wartości wzrost o ca 3%. (Dokładne liczby importu za rok 1934 wyniosły 900.669.100 kg o wartości 252.677.000 RM.)

Wśród artykułów branży owocowej importowanych przez Niemcy pierwsze miejsce zajmują pomarańcze i mandarynki, których w roku sprawozdawczym wwieziono 239.559.900 kg (1934 — 265.273.900) i zapłacono za nie 51.369.000 RM. (1934 — 52.923.000 RM.), drugie miejsce zajmują jabłka, których wwieziono w 1935 r. 79.514.200 kg o wartości 18.540.000 RM. (w 1934 importowano nato-

miast 165.343.200 kg o wartości 28,5 miljonów), trzecie skolei miejsce zajmują winogrona — 69.695.300 kg o wartości 18,9 miljonów, następnie banany — 68.034.500 kg o wartości 17,6 miljonów, cytryny — 59.717.000 kg o wartości 12,25 miljonów, rodzynki — 55.379.400 kg o wartości 19,5 miljonów.

Kończąc na przytoczeniu tych kilku pozycyj niemieckiego importu w branży owocowej, widzimy, że rynek niemiecki dzięki swej olbrzymiej chłonności, odgrywa po Anglji, dla wszystkich krajów produkujących owoce, wielką rolę, nic też dziwnego, iż one ubiegają się o utrzymanie z tym krajem jaknajlepszych stosunków handlowych, torując automatycznie drogę dla zbytu niemieckiej wytwórczości.

Na hiszpańskim rynku zaszły w ciągu ostatniej dekady lutego bardzo poważne zmiany. Już w poprzedniem sprawozdaniu z tego rynku eksportowego pomarańcz zanotowaliśmy wprawdzie jeszcze nieznaczne ożywienie w dokonywanych tranzakcjach i stałą zwyżkę cen. spowodowanych polepszającą się pogodą i znośną temperaturą, umożliwiającą dokończyć zbiory i przechować zebrany owoc. Wobec tego, że nastąpiło znaczne ocieplenie się i nie zachodzi obawa zmarznięcia zebranych pomarańcz, jak też pozostałych jeszcze na drzewostanie, eksporterzy hiszpańscy nie spieszą się zbytnio z dokonywaniem tranzakcyj i wysyłką towaru na rynki zagraniczne, spodziewają się bowiem już w najbliższej przyszłości wzmożonego popytu na ten artykuł i normalnie związaną z tem zwyżką cen, co tem jest prawdopodobniejsze, że prawie na wszystkich rynkach zapasy hiszpańskich pomarańcz nie są zbyt wielkie. Najlepiej odzwierciedla obecną sytuację na rynku hiszpańskim i wstrzemięźliwość plantatorów w wysyłce do Anglji i Niemiec swoich pomarańcz, liczba załadowanych skrzyń w trzecim tygodniu lutego. Wysłano bowiem we wspomnianym tygodniu ca 377.000/2 skrzyń pomarańcz, co w porównaniu z tymże czasokresem poprzedniego roku oznacza spadek o ca 100.000 skrzyń.

Tegoroczne zbiory pomarańcz w Hiszpanji wyniosły ca 967.741.900 kg, a zatem w porównaniu z poprzednim sezonem (1934 — 967.185.500 kg) przyniosły nieznaczną zwyżkę o około 2.000.000 kg. Z liczby tej przeznaczono na eksport 737.733.500 kg, gdy natomiast w roku 1934 wywieziono 884.461.000 kg. Stosunkowo nieznacznie zwiększone zbiory tegoroczne określane są przez plantatorów jako dalszy ciąg nieurodzaju.

Hiszpanja rozbudowując swoje plantacje pomarańczowe na przestrzeni ostatnich 6 lat, zwiększyła znacznie drzewostan, który w obecnej chwili wynosi ca 31.000.000 drzew, co w porównaniu z rokiem 1929 oznacza przyrost o ca 7.500.000 drzew. a pomimo to zbiory począwszy od roku 1929 są z sezonu na sezon coraz mniejsze. Rekordowym rokiem był 1929/30, w którym zebrano 1.453.000.000 kg.

Spadek zbiorów jest podobno spowodowany niekorzystnemi warunkami terenowemi (nowozałożone plantacje) i klimatycznemi oraz przeprowadzanemi stale eksperymentami. które mają doprowadzić do wyhodowania nowych, lepszych gatunkowo pomarańcz.

W Szwajcarji prowadzona jest obecnie intensywna propaganda krajowych owoców. Prawie we wszystkich miastach zostały zorganizowane specjalne komitety, w skład których wchodzą najwybitniejsze osobistości ze świata politycznego i gospodarczego. Komitety te poza propagandą i reklamą na ulicach, w kinach, szkołach i różnych miejscach publicznych kolportują interesująco opracowane ulotki, obrazki i afisze. W szkołach odbywają się z uczniami pogadanki ilustrowane ciekawemi przeźroczami, przyczem uczniowie są zachęcani do codziennego spożywania owoców przez specjalne zniżanie dla nich cen. Organizacje społeczne i kobiece organizują wielką ilość odczytów z praktycznemi pokazami, podczas których instruktorzy demonstrują możliwość wszechstronnego wykorzystania owoców.

Skutki tej akcji są już widoczne. Spożycie owoców, a zwłaszcza jabłek, wzrosło w porównaniu z rokiem ubiegłym kilkakrotnie, tak, że w tym roku kraj ten nie będzie miał kłopotów z nadmiarem zebranych owoców, eksport których napotykał na wielkie trudności.

Ostatnia dekada na europejskich rynkach owocowych

Londyńskie Aukcje w ostatniej dekadzie lutego dokonały stosunkowo niewielkich obrotów, pomimo, że popyt zwłaszcza na hiszpańskie pomarańcze był dobry i ceny przy poszczególnych tranzakcjach uzyskiwano lepsze niż w poprzednich dniach. Również pomarańcze palestyńskie zwyżkowały.

Na aukcji odbytej 24 lutego postawiono do przetargu 12.600/2 pomarańcz hiszpańskich, gatunku Blood z plantacyj Denji i Valencji. Za skrzynię/2 pomarańcz Denia uzyskano: 240-ki — 13,0—32 Sh: 300-ki — 13.6—22,0 Sh i 390 od 9—22,0 Sh. Denia-Blood płacono natomiast 240-ki od 13 do 14,9 Sh, za 300-ki 12,6—14,3 Sh, za 390-ki 12 do 13,6 i 504 od 12,3 do 14 Sh.

Pomarańcze z Valencji uzyskiwały ceny:

240-ki 8,6 do 15,6 Sh.
300-ki 8,6 do 16,6 Sh.
390-ki 9.0 do 16,0 Sh.
504-ki 9,0 do 14,0 Sh.

Valencja - blood:

240-ki 11.6 do 14 Sh.
300-ki 10,6 do 14 Sh.
390-ki 10,6 do 14 Sh.
504-ki 11.0 do 13,9 Sh.

Za pomarańcze palestyńskie płacono:

Skrzynki po sztuk:

100	8,6 Sh. —	9,9 Sh.
120	10,3 Sh. —	11,9 Sh.
144	11,0 Sh. —	11,6 Sh.
150	12,0 Sh. —	14,0 Sh.
180	14,6 Sh. —	15,0 Sh.
210	14,6 Sh. —	15,6 Sh.
240	14,6 Sh. —	16,0 Sh.

Za mandarynki hiszpańskie płacono:

Skrzynie po sztuk 420 o średn.	55 mm	11,0 Sh.
" " " " " "	60 mm	16,6 Sh.
" " " " " "	65 mm	20,0 Sh.

Cytryny sycylijskie:

skrzynie całe:	300-ki	24,0 — 26.0 Sh.
	360-ki	27,0 — 28,6 Sh.
wielkie:	300-ki	25,0 — 26,6 Sh.

Grapefruity palestyńskie:

Skrzynie po sztuk:	64	11,0 — 11.6 Sh.
	80	12,6 — 14.9 Sh.
	96	14,6 — 16,3 Sh.
	112	14,0 — 15,6 Sh.

Z RYNKÓW PRODUKCJI.

W zaopatrywaniu rynków europejskich w owoce południowe i egzotyczne, biorą udział prawie wszystkie części świata, wysyłając do Londynu, Hamburga, Kopenhagi, Rotterdamu, Havru, Gdyni i innych portów starego kontynentu stale pokaźne ilości swych produktów.

Ameryka w ostatniej dekadzie wysłała do portów angielskich ca 300.000 skrzyń jabłek, przeszło 21.000 skrzyń gruszek, 13.700 cytryn i około 10.000 skrzyń grapefruits. Kanada ekspedjowała do angielskich portów w tymże czasie 68.000 beczek i 52.000 skrzyń jabłek, a następna partja o 61.000 skrzyniach znajduje się w drodze. Palestyna natomiast wysłała do Anglji w ostatniej dekadzie 200.000 skrzyń pomarańcz i 40.000 skrzyń grapefruits. Pozatem w drodze znajduje się również z przeznaczeniem do angielskich portów, załadowane w Jaffie i Haifie przeszło 430.000 skrzyń pomarańcz, które spodziewane są w Londynie i Hullu około 9 marca.

Z Kanaryjskich Wysp otrzymano w Londynie pod koniec miesiąca 119.519 koszy pomidorów, w Liverpoolu 1.200 buszli bananów i ca 100.000 koszy pomidorów.

Z Kamerunu nadeszło do Londynu 59.000 buszli bananów i 9.000 do Hamburga. Afryka w okresie sprawozdawczym wysłała do Anglji i portów europejskich większe partje winogron, jabłek, gruszy, ananasów i innych owoców. W dalszym ciągu Anglja jest największym odbiorcą owoców południowo-afrykańskich i do końca lutego br. importowała przeszło 2.000.000 skrzyń różnego rodzaju owoców afrykańskich. Brazylja, Argentyna, Australja i Nowozelandja również brały udział w obsłudze rynku angielskiego, wysyłając większe ilości gruszek, bananów, śliwek, melonów, winogron i jabłek.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 marca 1936 r. | NR. 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Polsko-angielskie stosunki gospodarcze w 1935 r.

Rok 1935 stanowił punkt zwrotny w stosunkach gospodarczych polsko - angielskich.

Już w grudniu 1934 r. byliśmy świadkami podpisania polsko - angielskiego porozumienia węglowego. Porozumienie to zamknęło okres walki konkurencyjnej obu przemysłów węglowych, umożliwiając osiąganie cen dogodniejszych.

Jednak podstawowe znaczenia dla kształtowania się stosunków gospodarczych polsko-angielskich miało podpisanie w dniu 27 lutego 1935 r. nowej umowy handlowej polsko-angielskiej, stanowiącej uzupełnienie starego traktatu z 1923 r. (umowa weszła w życie 14 marca 1935 r.) i posiadającej szeroki zasięg, obejmuje ona bowiem kolonje brytyjskie oraz obszary pod mandatem lub pod protektoratem brytyjskim. W. Brytanja uzyskała 420 zniżek taryfowych, z tego przypada na przemysł włókienniczy 131, na chemiczny — 85, na metalowy — 63, elektrotechniczny — 20, gumowy — 19 zniżek. Polska zabezpieczyła sobie wywóz na rynek angielski szeregu produktów rolnych (bekony, jaja, masło).

Jakież były rezultaty praktyczne powyższych dążności do ożywienia stosunków gospodarczych polsko - angielskich?

Przejdźmy do cyfr, i zobaczmy przedewszystkiem jak kształtowały się i jak kształtują się obecnie wzajemne obroty ogólne między obu państwami.

Poniższa tablica ilustruje udział Anglji w polskim handlu zagranicznym od 1928 do 1935 roku.

Rok	Przywóz do Polski z W. Brytanji	Wywóz z Polski do W. Brytanji
	w miljonach złotych	
1928	313	227
1930	178	294
1931	104	318
1932	75	178
1933	83	184
1934	86	192
1935	117	181

Aczkolwiek wywóz angielski do Polski maleje do 1932 r., od tego czasu jednak stale się zwiększa. W 1935 r. widzimy już korzystne dla brytyjskiego kontrahenta skutki nowego porozumienia handlowego, gdyż 3 kwartały jego obowiązywania zwiększyły eksport angielski do Polski o 36%. Niestety wywóz polski zmalał o blisko 6%.

Jakim działom obrotu i jakim towarom należy przypisać tę zmianę?

Wywóz z Polski do Anglji w 2 ostatnich latach kształtował się następująco (główne działy):

	1934	1935
	w tys. zł	
Wytwory pochodzenia roślinnego . .	14,125	18,224
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	71,944	74,926
Wytwory pochodzenia mineralnego . .	6,113	5,721
Przetwory spożywcze	8,028	5,395
Drewno i wyroby z drzewa	76,878	62,267
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	8,036	7,213
Kapelusze (berety)	2,211	1,746

Widzimy z tego zestawienia, że wzrósł eksport wytworów pochodzenia roślinnego, zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego, natomiast wydatnie bardzo obniżył się wywóz drewna i wyrobów z drewna, oraz przetworów spożywczych, surowców włókienniczych i wyrobów z nich oraz beretów.

Dominującą rolę odgrywają w wywozie do Anglji — drzewo i bekony. Obie te pozycje w 1935 r. skurczyły się: bekony z 46.721 tys. zł do 3.959 tys. zł, oraz innych dykt drzewnego zaś m. in. belki, bale i krawędziaki sosnowe z 16.286 tys. zł aż do 7.508 tys. zł, zaś jodłowe i świerkowe z 15.958 tys. zł do 11.968 tys. zł. Zanotować należy tylko poprawę wywozu dykt klejonych olszowych z 1.825 tys. bł do 3.959 tys. zł, oraz innych dykt z 2.014 tys. zł do 2.637 tys. zł. Zmniejszeniu uległ również wywóz szeregu innych produktów, jak np.: szynek i polędwic wieprzowych w puszkach z 5.184 tys. zł do 2.895 tys. zł, szynek peklowanych z 3.279 tys. zł do 1.912 tys. zł, kur bitych z 2.871 tys. zł do 1.421 tys. zł, jęczmienia z 5.198 tys. zł do 3.057 tys. zł, parafiny rafinowanej z 4.854 tys. zł do 4.404 tys. zł, odzieży męskiej z tkanin bawełnianych z 4.464 tys. zł do 3.906 tys. zł, beretów z 2.210 tys. zł do 1.306 tys. zł.

Wzrost eksportu zaznaczył się w następujących produktach (w nawiasach cyfry za 1934 r.): jaja 13.730 tys. zł (11.208 tys. zł), masło 8.271 tys. zł (3.989 tys. zł), peklowane polędwice 3.605 tys. zł (2.087 tys. zł), szczecina oczyszczona 1.589 tys. zł (1.162 tys. zł), pszenica 5.484 tys. zł (2.133 tys. zł), mąka żytnia 4.056 tys. zł (2.586 tys. zł).

Jeśli chodzi o obsługę naszego wywozu do Anglji w 1935 r., to prawie cały eksport kierowany był na Gdynię i Gdańsk. Udział tych portów przedstawiał się następująco:

Ogólny wywóz z Polski do Anglji	wywóz przez oba porty	wywóz przez Gdynię	wywóz przez Gdańsk
w miljonach złotych			
181	177	106	71

Nieznaczna tylko część omija więc porty polskiego obszaru celnego. Gdynia posiada wyraźną przewagę w obsłudze naszego eksportu, a to dzięki odpowiednim urządzeniom przystosowanym do obsługi kierowanych na rynek angielski produktów rolnych (np. Chłodnia).

Gdynia obsługuje cały wywóz masła, w lwiej części wywóz bekonów, jaj i różnych przetworów zwierzęcych, cukru, Gdańsk zaś przoduje w eksporcie drzewa i zboża.

Różny jest udział obu portów w poszczególnych główniejszych działach wywozu:

	wywóz ogólny	wywóz przez Gdynię	wywóz przez Gdańsk
	w tysiącach złotych		
Wytwory pochodzenia roślinnego	18,224	838	15.622
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego . . .	74,926	70,929	3,842
Wytwory pochodzenia mineralnego	5,721	31	5.660
Przetwory spożywcze	5,395	4,920	468
Drewno i wyroby z drzewa . . .	62,267	18,203	42,735
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	7,213	5,944	377
Kapelusze (berety)	1,246	1,702	—

Jeśli chodzi o przywóz z Anglji, to przesunięcia w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. są bardzo znaczne. Podajemy odnośne cyfry dla główniejszych działów importu:

	1934	1935
	w tys zł	
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia (przeważnie śledzie)	10.840	12.601
Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego nie objęte innemi działami	1.726	2.186
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	4.887	5.080
Skóry, futra, wyroby z nich . . .	9,872	10,376
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	26,642	31,442
Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów	4,135	3,309
Metale nieszlachetne i wyroby z nich .	9,476	21,592
Maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny	8,863	12,419
Środki transportowe	2,876	12,347

Dobitnie z tego przeglądu cyfrowego widać jakie w poszczególnych działach były skutki nowej umowy handlowej polsko - angielskiej z 1935 r.

Zwiększył się przywóz śledzi solonych z 9.921 tys. zł w 1934 r. do 11.810 tys. zł w 1935 r., szmat z 2.676 tys. zł do 4.207 tys. zł, wydatnie bardzo przywóz części wagonów, a głównie hamulców automatycznych, gdyż z 361 tys. zł do 6.590 tys. zł, znacznie przywóz różnych maszyn, następnie samochodów, motocykli i ich części, wyrobów metalowych oraz metali, wreszcie wyrobów włókienniczych.

Niewątpliwie kontrahent brytyjski potrafił wykorzystać zawartą z Polską umowę, z drugiej zaś strony sytuacja naszego rynku wewnętrznego najwidoczniej tak się poprawiła, że jest on już w stanie wchłonąć większe ilości towarów przemysłowych.

Gdynia i Gdańsk również i przy imporcie do Polski odgrywają dziś rolę decydującą. W 1935 r. aktywność obu tych portów ilustrują cyfry poniższe:

Ogólny przywóz do Polski z Anglji	Przywóz przez oba porty polskie	Przywóz przez Gdynię	Przywóz przez Gdańsk
w miljonach złotych			
117	104	84	20

Gdynia i Gdańsk mogły wykazać swą ruchliwość w akwirowaniu ładunków. Wyniki ich pracy w główniejszych działach przywozu były następujące:

	Przywóz ogólny	przez Gdynię	przez Gdańsk
	w tysiącach zł		
Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (głównie śledzie)	12,601	3,193	9,351
Woski, tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego nie objęte innemi działami . .	2,186	1,893	213
Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	5,080	3,263	1,248
Skóry, futra, wyroby z nich . .	10,376	7,847	934
Surowce włókiennicze i wyroby z nich	31,442	26,320	2,773
Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów	3,309	1,543	1,642
Metale nieszlachetne i wyroby z nich	21,592	17,339	951
Maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny	12,419	8,942	916
Środki transportowe	12,347	10,662	962

Przywóz zarówno maszyn, jak metali i wyrobów z nich, środków transportowych, skór, futer, surowców włókienniczych i wyrobów włókienniczych, tłuszczów i olei — skoncentrował się przeważnie w Gdyni. Gdańsk ma przewagę jedynie w obsłudze importu śledzi.

Zrobiliśmy przegląd wymiany handlowej między Polską a Anglją, oraz roli obu portów polskiego obszaru celnego w obsłudze tej wymiany.

Przejdźmy teraz do zagadnienia transportu.

Handel polsko - brytyjski korzysta z kilku regularnych linij; łączących Gdynię i Gdańsk z głównemi portami angielskiemi. W pierwszym rzędzie należy wymienić linje polskie „Polsko - Brytyjskiego Tow. Okr.“ do Londynu i Hull, następnie linję „United Baltic Corporation Ltd.“ do Londynu, linję towarzystwa J. Currie & Co do Leith oraz linję utrzymywaną przez armatora Det Forenede Dampfskibselskab w Kopenhadze kursującą do Manchester — Liverpool.

Jaki udział przyjmują w przewozach linje polskie?

„Polsko - Brytyjskie Tow. Okr.“, które banderę polską na tej trasie reprezentuje, zdołało już osiągnąć poważne rezultaty. Rozpatrzmy oddzielnie linję do Londynu i do Hull.

Do Londynu w r. ub. było 29 odjazdów. Z Gdyni załadowano 24.197 ton ładunku oraz 362 konie, z Gdańska zaś 6.278 ton, łącznie więc 30.475 ton i 362 konie.

Z Londynu było 25 odjazdów. Do Gdyni przywieziono 9.753 ton drobnicy a do Gdańska 2.543 ton, łącznie do obu portów 12.296 ton.

Na wywóz naszemi statkami do Londynu złożyły się następujące ważniejsze produkty (w tonach):

	z Gdyni	z Gdańska	Razem
Bekony i szynki	8,146	572	8,718
Chmiel	500	—	500
Dykta	1,471	1,075	2,546
Jaja	5,530	—	5,530
Konserwy (szynki w puszkach)	614	16	630
Manufaktura	6,04	3	607
Mączka kartoflana	460	15	475
Masło	2,871	—	2,871
Mąka	—	253	253
Meble gięte, krzesła	235	5	240
Papier pakowy	494	—	494
Parafina	—	3,258	3,258
Smalec	759	81	840
Stalowa blacha	620	—	620
Tektura	249	34	283

Przywozimy natomiast statkami Pol. Bryt. T. O. drobnicę, na którą składa się wiele różnorodnych towarów.

Na linji do Hull odbyło się w 1935 r. — 53 odjazdów. Załadowano w Gdyni 17.562 tony i 391 koni; w Gdańsku zaś 13.704 ton; łącznie w obu portach 31.266 ton i 391 koni.

Z Hull do Gdyni zanotować należy 52 rejsy. Do Gdyni przywieziono 12.571 ton drobnicy, a do Gdańska 3.258 ton, razem polskie statki przewiozły 15.829 ton.

Podajemy poniżej zestawienie główniejszych produktów wywiezionych przez polską flotę handlową do Hull (w tonach):

	z Gdyni	z Gdańska	Razem
Bekony i szynki	7,326	242	7,568
Drzewo	2,275	10,515	12,790
Dykta	131	745	876
Jaja	3,890	27	3,917
Konserwy (szynki w puszkach)	522	37	559
Klepki	—	286	286
Manufaktura	446	26	472
Mączka kartoflana	35	228	263
Mąka	—	510	510
Meble gięte	159	—	159
Nasiona koniczyny i inne . . .	17	240	257
Owies	5	204	209
Papier pakowy	331	—	331
Smalec	1,661	116	1,777
Tektura	376	69	445
Włosie	38	144	182

Jeśli będziemy rozpatrywać udział przewozów na statkach Polsko - Brytyjskiego Tow. Okr. w przewozach ogólnych do Anglji w 1935 r., to wyniki pracy będą następujące:

w tonach

Wywóz do Anglji przez Gdynię i Gdańsk ogólny	Wywóz do Anglji przez Gdynię i Gdańsk na statkach Pol. Bryt. T. O.
836.322	61.741
Przywóz z Anglji do Gdyni i Gdańska ogólny	Przywóz z Anglji do Gdyni i Gdańska na statkach Pol. Bryt. T. O.
133.929	28.125

Polsko - Brytyjskie Tow. Okr. obsłużyło więc eksport z Polski do Anglji w 7,4%, zaś import z Anglji do Polski w 21%. Dodać jednak należy, że niektóre ładunki szły linją „Żeglugi Polskiej“ do Antwerpji i Rotterdamu, gdzie następował przeładunek do Anglji.

Dając przegląd obrotów handlowych polsko - brytyjskich za r. 1935, nie jest naszym zamiarem wyciągać szczegółowych wniosków z przedstawionych tutaj cyfr.

Stwierdzić musimy tylko, że ostatni rok przyniósł duże zdobycze dla Anglji na naszym rynku, gdy równocześnie Polska musiała skurczyć swój eksport do W. Brytanji.

Niewątpliwie myślą przewodnią negocjatorów umowy z lutego 1935 r. było wzmożenie wzajemnych obrotów. To też wobec bilansu rocznego tak niepomyślnego dla Polski, — należy zastanowić się nad środkami zaradzenia temu stanowi rzeczy.

Kazimierz Jeziorański.



REWIZYTA PRZEDSTAWICIELI IZBY GDYŃSKIEJ W PORCIE SZCZECIŃSKIM.

W maju zeszłego roku złożyli w Gdyni wizytę oficjalną przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie oraz Towarzystwa Eksploatacji portu szczecińskiego. Delegacja ta przybyła do Gdyni bezpośrednio po zwiedzeniu Targów Poznańskich, gdzie była podejmowana przez tamtejszą Izbę Przemysłowo-Handlową i Dyrekcję Targów Poznańskich. Odpowiedź na tę wizytę sfer gospodarczych ze Szczecina miała nastąpić w końcu października z. r., jednak na skutek śmierci Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej w Poznaniu śp. Seweryna Samulskiego została odwołana.

Obecnie na skutek ponownego zaproszenia ze strony Izby Przemysłowo - Handlowej w Szczecinie udają się do Szczecina z rewizytą w dniu 19. bm. Prezes Izbowej Komisji Morskiej Radca p. Juljan Rummel oraz redaktor Leon Godlewski, którzy w swoim czasie podejmowali z ramienia Izby delegację wspomnianej instytucji szczecińskiej.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W LUTYM 1936 R.

W przeciągu miesiąca lutego br. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 668 statków o łącznej pojemności 706.993 t. r. n., z czego weszło 327 statków o pojemności 343.224 t. r. n., a wyszło 341 statków o pojemności 363.769 t. r. n.

Ruch statków wg. kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	ton rej. netto	*statków*
1) Szwecja	175.353	203
2) Polska	104.166	94
3) St. Zjedn. Am. Płn.	73.456	22
4) Niemcy	61.126	90
5) Włochy	54.969	16
6) Danja	52.053	75
7) Anglja	48.427	32
8) Norwegja	42.289	39
9) Finlandja	34.478	27
10) Grecja	14.471	6
11) Rumunja	11.617	5
12) Łotwa	11.398	6
13) Estonja	11.028	15
14) Holandja	7.790	12
15) Z. S. R. R.	4.168	4
16) Panama	204	2

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w miesiącu lutym br. wyniósł 1.049,6 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 34.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W LUTYM B. R.

W lutym przepracowano godzin 8.552 min. 35 z zużyciem prądu 73.498 kWh i przeładowano 126.541 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 85,3%, w ubiegłym roku 93,5%, spadek wynosi zatem 8,2%.

PRZYWÓZ BAWEŁNY DO PORTU GDYŃSKIEGO W ROKU 1935 I STYCZNIU 1936 R.

Przywóz bawełny przez port gdyński za rok 1935 wynosił 360.558 bali wagi 84.390 ton, co w porównaniu z r. 1934 wynosi wzrost o ca 2.400 ton. Największą ilość bawełny bo 65.631,5 ton importowano z Ameryki Półn. Import z Ameryki Północnej wzrósł w porównaniu z r. 1934 o ca 3.900 ton. Z Egiptu importowano przez Gdynię 23.856 bali wagi 8.181,2 ton, da-

lej z Indyj ca 6.700 ton, z Kongo ca 1.100 ton, z Peru ca 1.800 ton, z Brazylji ca 600 ton, z Argentyny i Meksyku po ca 110 ton i z Persji ca 47 ton.

W ciągu stycznia b. r. przywieziono do portu gdyńskiego 13.261,8 ton bawełny. Z tej ilości, jak zawsze, większa część przywiezionej bawełny przypada na bawełnę amerykańską, przywóz której wyniósł 11.622,9 ton, bawełny egzotycznej przywieziono 1.061,6 ton i wreszcie bawełny egipskiej 577,2 ton. Bawełny amerykańskiej przywieziono do Gdyni statkami bezpośredniemi 9.710,8 ton, zaś z przeładunkiem w innych portach europejskich 1.912 ton, z czego w Hamburgu przeładowano 1.138 ton, w Bremie 742 ton i w Manchesterze 32 ton. Cała ilość bawełny egipskiej — 577,2 ton przywieziona została do Gdyni statkami bezpośredniemi, wreszcie cała ilość bawełny egzotycznej — 1.061,6 ton sprowadzona została do Gdyni z przeładunkiem w portach Antwerpji, Rotterdamu, Londynu, Hamburga, Sztockholmu i Hull.

PRZYSPIESZENIE PRZEWOZÓW DROBNICY POMIĘDZY GDYNIĄ A CZECHOSŁOWACJĄ.

W celu ułatwienia i przyspieszenia transportu przesyłek drobnicowych z Czechosłowacji tranzytem przez Polskę do portu Gdynia, P. K. P. uruchomiły, poczynając od sierpnia r. ub., specjalne wagony kursowe, które odchodzą codziennie ze stacji granicznej Zebrzydowice i Cieszyn do Gdyni i odwrotnie z Gdyni do tych stacyj granicznych.

Rozkład pociągów dla wagonów kursowych ustalony został następująco: przesyłki nadchodzące przez stację Cieszyn, przewozi się do Zebrzydowic pociągiem nr. 2420 z przybyciem o godz. 16,50, skąd łącznie z przesyłkami, nadchodzącemi przez Zebrzydowice, wysyła się w wagonie kursowym nr. 7658 Zebrzydowice — Gdynia Port pociągami nr. 347/9564/9565. Odejście z Zebrzydowic o godz. 18-tej. Przybycie do Gdyni nast. dnia o 23-ej. Czas przewozu 29 godzin.

Przesyłki z Gdyni do Czechosłowacji przewozi się w wagonie kursowym nr. 5902 Gdynia Port — Zebrzydowice pociągami nr. 1476/9762/9763/9762. Odejście z Gdyni o 23-ej. Przybycie do Zebrzydowic na trzeci dzień o 10-ej. Czas przewozu 35 godzin.

Uruchomione w ten sposób wagony znacznie ułatwiają przewóz drobnicy z Czechosłowacji do Gdyni jak i w kierunku odwrotnym i mogą przyczynić się do zwiększenia ruchu tranzytowego drobnicy z Czechosłowacji.

TRANSPORTY Z GDYNI DO PORTO RICO I SAN DOMINGO.

Na skutek porozumienia z „The New York & Porto Rico Steamshipping Co., Porto Rico — San Domingo Lines“, Linje Żeglugowe Gdynia — Ameryka przyjmują transporty do Porto Rico i San Domingo z przeładunkiem w New Yorku, wydając bezpośrednie konosamenty z Gdyni do portów przeznaczenia.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA GOSPODARCZA W GDAŃSKU.

Obserwacje nad sytuacją gospodarczą w W. M. Gdańsku dają możność stwierdzić, że naogół życie gospodarcze stopniowo dostosowało się do warunków, jakie tam powstały bezpośrednio po dewaluacji guldena w maju roku zeszłego. Jak należało się spodziewać dostosowanie kursu guldena do parytetu złotego nie pozostało bez wpływu na kształtowanie się cen towarów na rynku miejscowym, jednak ceny te nie podniosły się w stosunku do spadku guldena, a zatrzymały się, jeśli się można tak wyrazić mniej więcej na połowie drogi. Było to przyczyną, iż ogólne koszty utrzymania w guldenach ustabilizowały się w granicach 125—130, głównie dzięki temu, że w szeregu ważnych składników kosztów utrzymania, a przedewszystkiem przy komornem ceny w guldenach zostały niezmienione. Pozwoliło to ze swej strony utrzymać płace na poziomie prawie niezmienionym.

Niemniej jednak życie gospodarcze w Gdańsku nie uległo ożywieniu, a ze strony dotychczas. dostawców towarów polskich na rynek gdański, dają się słyszeć skargi na poważną zniżkę obrotów. Na zniżkę tą w nieznacznej części wpłynęły utrudnienia w przydziale dewiz na zakup towarów na rynku polskim, główną jednak przyczyną skurczenia się obrotów był poważny spadek siły nabywczej ludności gdańskiej. Ta siła nabywcza zachwiana została przez spadek wartości guldena, a głównie dzięki wyjazdowi do Rzeszy Niemieckiej kilku tysięcy rodzin emerytów niemieckich, którym dalsze wypłaty emerytur uzależnione zostały od powrotu do Rzeszy. To zarządzenie Rządu Rzeszy, wywołane sytuacją walutową w Niemczech, bardzo poważnie wpłynęło na niepomyślne kształtowanie się stosunków gospodarczych na terenie Gdańska, uzewnętrznione niespotykanem gdzieindziej zjawiskiem, mianowicie spadkiem ilości mieszkańców o kilka tysięcy osób.

Wydaje się, że sytuacja, jaka się wytworzyła nie ma szans na zmianę ku lepszemu tak długo, jak nie polepszą się z jednej strony warunki gospodarcze bezpośred. zaplecza W. M. Gdańska — Polski, a z drugiej nie nastąpi ożywienie w

obrotach handlu międzynarodowego. Ponieważ wiadome są dążenia ze strony polskiej do wzmożenia obrotów swego handlu zagranicznego, wyrażane m. in. w ostatnio zawieranych umowach handlowych, spodziewać się należy, że sytuacja gospodarcza w Gdańsku od tego czynnika w pierwszym rzędzie uzależniona będzie, nie zaś od zarządzeń, mających na celu uskutecznienie sztucznego podziału przeładunków pomiędzy portami polskiego obszaru celnego.

RUCH PORTOWY GDAŃSKA W ROKU 1935.

W roku 1935 weszło do portu gdańskiego statków morskich 4.455 o łącznej pojemności 2.843.757 ton rej. netto wobec 4.880 statków z 3.174.892 t. r. n. pojemności w roku 1934. Wyszło z portu 4.480 statków o łącznej pojemności 2.858.712 t.r.n., wobec 4.879 statków z 3.164.827 t. r. n. pojemności w roku 1934.

Ogólne zmniejszenie się ruchu tłumaczy się zmniejszeniem eksportu przez port gdański węgla i drzewa, częściowo pokrytego wzrostem wywozu i przywozu innych towarów, wobec czego spadek obrotu tonażu nie okazał się większy, a nawet podniósł się odsetek statków z ładunkiem, podniósł się też procentowo import, jak również wzrósł obrót drobnicą eksportową. Rekordowe ilości zboża z eksportu 1934 roku zostały prześcignięte. Port znacznie zyskał na lepszem wykorzystaniu tonażu i na zwiększeniu w jego ruchu obrotu wysokowartościową drobnicą.

Oto liczby dla poszczególnych lat dotyczące wykorzystania tonażu statków na wejściu i wyjściu:

Rok	całkowity ruch tonażu	tonaż z ładunkiem
1932	5.524.981 t. r. n.	3.591.055 t. r. n.
1933	5.496.720 „	3.638.951 „
1934	6.339.719 „	4.251.255 „
1935	5.702.471 „	3.988.293 „

W procentach powyższe liczby dają: tonażu z ładunkiem w r. 1932 — 64,6, 1933 — 66,2, 1934 — 67,1, 1935 — 69,9 procent całkowitego tonażu, który wszedł i wyszedł z portu w odpowiednich latach.

W tym samym czasie, przyjmując przywóz 1932 roku za 100 wzrost przywozu daje następujące wskaźniki: 1933: 115,2, 1934: 153,2 i 1935: 181,9.

Tonaż statków na wyjściu w r. 1935 zmniejszył się o 306.115 ton r. netto względem poprzedniego roku, podczas gdy wywóz węgla zmniejszył się o 1.376.148 ton metrycznych, zestawienie tych liczb wraz z powyższemi uwydatnia wzrost znaczenia w obrocie portowym Gdańska różnych towarów importowych i eksportowych, z wyjątkiem węgla i drzewa, oraz wzrost obrotu drobnicą.



TENDENCJE PRZECIWKO BUDOWIE NOWEGO TONAŻU I EKSPLOATACJI TONAŻU NAJSTARSZEGO.

Akcja za budową nowego tonażu handlowego inspirowana przez dość szerokie i różnorodne koła zainteresowane w ożywieniu przemysłu okrętowego napotyka na energiczne głosy ostrzegawcze przedsiębiorców żeglugi morskiej.

Wyraz ich stanowiska daje „Scandinavian Shipping Gazette“ pod tytułem „ładunek a nie tonaż jest właściwem kryterjum tego, czy sytuacja już jest wystarczająco „zdrowa“, ażeby myśleć o nowym tonażu“. Artykuł wskazuje na to, że przewozy chwili obecnej zaledwie dociągają do poziomu roku 1913, natomiast tonaż, który jest do dyspozycji, przewyższa ówczesny więcej niż o 40 procent. Biorąc do porównania r. 1929 sytuacja nie jest lepsza: od tego roku bowiem przewozy morskie zmniejszyły się o 21 procent, tonaż światowy natomiast skurczył się od tego czasu zaledwie o 5 procent.

Przedstawiciele żeglugi z niepokojem śledzą tendencję stoczni okrętowych do ożywienia swej działalności oraz poparcia w drodze kredytu, jakie zapowiadają dla budujących nowe okręty.

Jak wiadomo, ruch porozumiewawczy w sprawach międzynarodowej racjonalizacji marynarki handlowej, który w początku ubiegłego roku doprowadził do wstępnej konferencji w Londynie, został przez konflikt włosko-abisyński, ze względu na wejście na arenę licznych nowych niewiadomych, oraz z uwagi na zwyżkę frachtów i skup tonażu przez Włochy — całkowicie zahamowany, o ile nie liczyć porozumień dotyczących minimalnych stawek frachtowych na niektórych rynkach.

Tymczasem obecnie wyłania się ponownie sprawa starego tonażu, któryby się zwolnił u Włochów po zakończeniu kampanji abisyń-

skiej. Włosi nie potrzebują tego tonażu, utrzymując ruch na wszystkich swoich linjach temi jednostkami, które kursowały na nich przedtem.

Do unieruchomionego tonażu amerykańskiego mało już dziś użytecznych statków z ostatniego okresu wojny światowej oraz norweskiej unieruchomionej floty statków cysternowych, przyłączy się jeszcze trzecia flota unieruchomionych statków — włoskich transportowców wojennych. Istnienie tych flot ma swoje nietylko handlowe znaczenie, ale dla żeglugi handlowej istnienie zapasowych jednostek przy chwiejnej jeszcze wciąż tendencji wzrostu przewozów światowych stanowi poważną groźbę: o ile konflikt zbrojny włosko-abisyński przeminie bez dalszych następstw, lub nie zejdzie ze sceny w chwili rozpętania się innego konfliktu na Dalekim Wschodzie, to koniecznem się stanie więcej niż przed wojną abisyńską zwołanie międzynarodowej konferencji dla urzeczywistnienia racjonalizacji marynarki handlowej i światowych przewozów morskich. Jak wiadomo, żegluga skandynawska sceptycznie odnosiła się do widoków powodzenia tej konferencji. Obecnie szwedzkie koła żeglugowe i urzędowe gorliwie się zajmują sprawami racjonalizacji żeglugi pod szwedzką banderą: okazuje się, że sprawa konkurencji nowych statków ze staremi nie jest tak prosta i statek średniego wieku okazuje się poniekąd równie korzystny, jak statek nowy.

W Szwecji rozważa się obecnie projekt ustawy, zabraniającej import do Szwecji statków starszych ponad 20 lat. Na podstawie ankiety, która objęła około 300 statków szwedzkich, zatrudnionych w przewozach trampowych morza Północnego i Bałtyku okazało się, że tylko statki do 20 lat wieku przynosiły zysk, statki starsze przynosiły same straty. — W szwedzkiej żegludze przy uwzględnieniu odpisów na deprecjację statku nawet grupa od 10 do 20 lat wieku daje same straty: stąd się tłumaczy przepisywanie statków nawet tej grupy pod „tańsze“ bandery.

Jakie stąd wnioski? Szwecja znajduje się w podwójnie niekorzystnych warunkach: klimatycznych, wobec których starszy tonaż prędzej unieruchamia się w zimie i socjalno-ekonomicznych, w porównaniu z innemi krajami, łożącemi mniej na utrzymanie załóg. Uwzględniając przykład Grecji, która zmniejszyła tonaż starych statków i doprowadziła do zera tonaż statków nowych, jednocześnie zwiększając znacznie tonaż statków od 10—20 lat wieku, możemy ustalić tezę, że nowy tonaż jest korzystny dla bander „drogich“, tonaż średniego wieku dla bander „tanich“, stary tonaż natomiast jest zgubny dla wszystkich.

Stocznie jednak twierdzą, że najnowszy tonaż, dający na skutek udoskonaleń kształtu kadłuba, wydajności paliwa i maszyn oraz praktyczności urządzenia taki skok nadół kosztów eksploatacyjnych statku, że statki budowane jeszcze kilka lat temu, już nie są dla niego konkurencją. Nawet frachty mogłyby się nie podnosić. Byleby było co wozić.

KANAŁ SUEZKI W ROKU 1935.

Kanał Suezki znajdował się w drugiej połowie roku pod wpływem zbrojnego konfliktu italo - abisyńskiego, który odbił się na ruchu kanałowym, z jednej strony dodatnio, przez pomnożenie transportów włoskich, z drugiej ujemnie, przez pewne zmniejszenie ruchu innych bander. Prócz tego wysokie opłaty kanałowe i ogólne warunki przewozów światowych nadal wpływały ujemnie na ruchu przez kanał. Ogółem szacuje się, że w latach 1934/35 droga naokoło Przylądka zabrała kanałowi okrągło 300.000 ton tonażu okrętowego.

Niemniej ożywiający wpływ transportów wojennych przeważył wpływy ujemne i w rezultacie 1935 rok dał 32.811.000 ton rej. netto okrętowego tonażu, który przeszedł przez kanał wobec 31.751.000 ton w roku 1934. Włoskie przejścia wzrosły o 3.988.000, przewyższając same globalną różnicę przejść wszystkich bander w latach 1935 i 1934, co ujawnia fakt zmniejszenia udziału w ruchu innych bander.

Rekordowym miesiącem okazał się październik z 2.216.000 ton, co również jest ściśle związane z działaniami wojennemi.

Udział statków spalających ropę nadal wzrastał w ruchu kanałowym. Przejść takich statków było 1.621 wobec 1.542 przejść statków spalających węgiel.

Rok 1935 wykazał ożywienie nie notowane już od roku 1925, kiedy tonaż okrętowy, który przeszedł przez kanał, dał 33.466.000 ton rej. netto.

DUŃSKIE TOWARZYSTWA ŻEGLUGOWE. W R. 1935.

Dwa wielkie duńskie towarzystwa żeglugowe — Wschodnio - Azjatyckie i Det Forenede Dampskibsselskab ogłosiły swe wyniki bilansowe za ubiegły rok. Det Dansk Oestasiatiska Komp. wypłaciła 5 procent dywidendy wobec 6 procent roku poprzedniego. Sprawozdanie roczne towarzystwa stwierdza, że w ubiegłym roku nie było warunków ani znamion, charakteryzujących polepszenie się konjunktury światowej w żegludze.

Flota towarzystwa z końcem roku składała się z 27 jednostek, wyłącznie motorowców, o ogólnym tonażu 269.027 ton DW. Wartość przeciętna zaksięgowanego tonażu wynosiła 184 korony za tonę DW. Przeciętny wiek statku towarzystwa wynosił 12,4 lat.

Det Forenede wyznaczyło na dywidendę 5 procent, po czterech latach, w których dywidendy nie wypłacano. W roku 1930 wypłacono również 5 proc. dywidendy.

FINLANDJA ZBUDUJE DWA NOWE ŁAMACZE LODU.

Tegoroczna zima, która wypadła jako ostra na wodach Finlandji, wykazała, że w chwili obecnej Finlandja posiada zbyt mało łamaczy lodu, tembardziej, że coraz więcej się utrwala tendencja utrzymywania takich portów jak Helsinki i Mäntyluoto w stanie otwartym w miarę możliwości przez całą zimę.

Na razie poradzono sobie przez wydzierżawienie silnego estońskiego łamacza „Suur Töll", który w razie potrzeby musi być oddany w każdej chwili z powrotem. Fiński urząd żeglugowy pozatem projektuje budowę dwu nowych łamaczy lodu, a mianowicie najpierw małego, pomocniczego, a następnie drugiego wielkiego, tej samej wielkości co najpotężniejszy fiński lodołamacz „Jääkarhu".

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PLAN EKSPORTOWO - IMPORTOWY NA MARZEC W OBROTACH POLSKO-NIEMIECKICH.

W dniach od 14 do 18 lutego rb. odbyła się w Berlinie trzecia kolejna sesja Komisyj Rządowych, polskiej i niemieckiej, w sprawie obrotu towarowego między Polską a Rzeszą Niemiecką w ramach układu rozrachunkowego.

Ze względu na znaczną poprawę, jaką wykazuje przywóz towarów niemieckich do Polski w porównaniu z pierwszym okresem działania Umowy, Komisje Rządowe uznały za możliwe zwiększyć również eksport polski do Niemiec w miesiącu marcu, wskutek czego odnośna kwota eksportowa w porównaniu z lutym została podwyższona o około 100%.

Pozatem Komisje Rządowe omówiły szereg spraw bieżących, związanych z obrotem przedmiotami handlu księgarskiego, z eksportem przemysłowym z Górnego Śląska oraz innemi ułatwieniami w obrocie towarowym polsko - niemieckim. Omówiono również środki, mające na celu udaremnienie omijania postanowień układu rozrachunkowego zarówno przez importerów, jak i przez eksporterów obu stron.

Następne obrady obu Komisyj Rządowych odbędą się w Warszawie w połowie marca r. b.

SYTUACJA DEWIZOWA W HISZPANJI.

Centrala Dewiz w Madrycie w chwili obecnej przydziela dewizy odpowiadające podaniom wniesionym w pierwszych dniach czerwca 1935 r.

Fakt ten oznacza, że import w drugiem półroczu 1935 r. odbywał się niejako na kredyt.

Oficjalne dane statystyczne hiszpańskie za 11 miesięcy 1935 r. określają wartość importu dokonanego w ciągu tego okresu na 770.393.642 peset złotych.

Odejmując od tej cyfry wartość importu „zapłaconego" t. j. za 5 miesięcy 1935 r., która wyniosła 355.811.092 peset złotych, otrzymamy zbliżoną do rzeczywistości sumę kapitałów zamrożonych w Hiszpanji z tytułu wwozu od czerwca do listopada 1935 r. włącznie.

W przeliczeniu na pesety papierowe (239 za 100) suma ta wyniesie 990.853.294 pesety, co łącznie z uprzednio nagromadzonemi, a dotychczas nieupłynnionemi zaległościami, wynoszącemi około 500.000.000 peset papierowych (głównie na rzecz W. Brytanji i Francji) daje kwotę prawie półtora miljarda peset papierowych.

Z tych cyfr wynika, że wobec niedostatecznej ilości dewiz będących w rozporządzeniu banku emisyjnego, przydział dewiz przez Centralę Dewiz nie może się odbywać w tempie szybszem, niż to ma miejsce w chwili obecnej, i niż na to pozwalają obecne wpływy z tytułu eksportu.

Poprawy nie należy oczekiwać przynajmniej do czasu rozwiązania zagadnień sięgających podstaw życia gospodarczego Hiszpanji.

Tem też tłumaczy się zawarcie umów clearingowych przez kraje (jak Anglja i Francja), które mają bilans handlowy z Hiszpanją ujemny i liczą, że nadwyżki z obrotów handlowych pójdą na spłatę zaległych, należnych za eksport do Hiszpanji, sum.

PRODUKCJA I DOSTAWY SZYNEK I BEKONÓW W UNJI POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKIEJ.

Według statystyk „The Pig Development Association of South Africa" ilość bekonu i szynek wyprodukowanych w Unji, importowanych, oraz zamagazynowanych w ciągu listopada 1935 r., w porównaniu do 1934 r., była następująca:

	listopad 1935	listopad 1934	styczeń-listopad wł. 1935	styczeń-listopad wł. 1934
	lbs.	lbs.	lbs.	lbs.
Produkcja Unji:	651.000	557.000	7.125.900	5.908.400

Stoki z końcem listopada:

	1935	1934
	lbs.	lbs.
W fabrykach:	1.005.500	789.800
w chłodniach:		
produkcji krajowej	127.100	153.890
importowanych	27.600	36.000
Razem	154.700	189.800
Ogółem w fabrykach i chłodniach	1.160.200	979.600

Porównanie cyfr z r. 1935 z rokiem poprzednim ujawnia wzrost własnej produkcji Unji skutkiem obliczonych na jej ochronę zarządzeń (cła anty-dumpingowe), a jednocześnie spadek importu, w którym poprzednio uczestniczyły również firmy polskie.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU MAKARONU W PALESTYNIE.

Palestyna importowała dotychczas makaron głównie z Włoch i Syrji. Produkcja krajowa rozwija się, jednak wobec ogólnego wzrostu konsumcji import makaronu stale wzrasta, o czem świadczą następujące cyfry:

	Rok 1933		Rok 1934	
	w kg	w £ P.	w kg	w £ P.
Włochy	135.547	3.776	114.979	3.217
Syrja	60.353	1.675	120.273	3.115
Grecja	2.199	47	1.330	31
Niemcy	1.359	87	2.440	151
Inne kraje	325	11	330	23
Ogółem	199.503	5.596	239.352	6.537

W ciągu 7 miesięcy 1935 r. import makaronu wyniósł 134.733 kg wartości £ P. 4.023.

Po wejściu w życie sankcyj antywłoskich zapasy istniejące zaczęły się wyczerpywać i zaobserwować się daje zwiększone zainteresowanie przywozem z innych krajów. Należy zaznaczyć, że konsumenci przyzwyczajeni są do włoskiego makaronu, jego dobroci i smaku. Przed nawiązaniem stosunków handlowych z innymi dostawcami kupcy palestyńscy wymagają próbek oraz ustalenia cen.

Ostatnio cena makaronu wynosiła w Palestynie 70 milsów za rotel (ok. 2.900 gramów). Cło przywozowe pobiera się w wys. 12,5 milsa od 1 kg łącznie z opakowaniem.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LUTEGO 1936 R.

AUSTRALJA. Lista półfabrykatów, korzystających z taryfy preferencyjnej, została rozszerzona na kilka artykułów chemicznych.

ALBANJA. Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne, dotyczące gazy i bandaży, szkła okiennego oraz krzeseł.

AUSTRJA. W myśl wymiany not z rządem węgierskim uległa zmianie stawka celna na konserwy jarzynowe t. zw. Vitapric. Nowa stawka wynosi 36.60 szyl. od 100 kg.

BELGJA. 1. bm. weszły w życie stawki celne, zawarte w 11-em dodatkowem porozumieniu do traktatu handlowego belgijsko-niemieckiego. Nowe stawki celne, niższe od dotychczas obowiązujących, dotyczą wstążek, wyrobów szmuklerskich, artykułów dzianych (także elastycznych), noży, maszyn do mięsa oraz aparatów elektrycznych.

Monitor belgijski z dnia 20-go lutego ogłasza dekret, mocą którego zostaje zawieszoną do 31-go maja rb. opłata licencyjna pobierana przy wwozie ziemniaków do Belgji, w wysokości 5,— fr. belg. od 100 kg.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. - Wyspy Fidżi. Z dniem 1 stycznia rb. wprowadzone zostały zmiany stawek 9 taryfy celnej.

W dniu 1 stycznia br. weszły w życie zmiany taryfy celnej obejmujące głównie kilka artykułów spożywczych.

BUŁGARJA. Rozporządzenie z 11 lutego br. zwalnia od cła i innych opłat na przeciąg 1936 r. dostawy, przeznaczone dla Ministerstwa Wojny (o ile zwolnienie przewidziane jest w umowie), Dyrekcji Lotnictwa oraz dla Policji Morskiej i Dunajowej.

Z mocą wsteczną od 1 stycznia br. zostały nałożone nowe obciążenia podatkowe na wytwory przemysłu naftowego (nafta, benzyna, parafina etc.). Jednocześnie niektóre artykuły uległy opodatkowaniu przy wywozie z Bułgarji (owoce, jarzyny, nasiona, skóry, mięso, bydło etc.)

Z dniem 15 lutego br. opłata specjalna od cementu została podwyższona z 7 na 8,50 zł. lew. od tony, a jednocześnie wprowadzono opłatę specjalną od lampek elektrycznych.

Na listę surowców i półfabrykatów wolnych od cła wprowadzono parę artykułów chemicznych, a m. in. aceton.

Rozporządzenie ustawodawcze z 19 lutego br. podwyższa opłatę statystyczną z 20 na 40 lew obieg. od tony na towary oddzielnie wymienione, oraz 10 na 20 lew obieg. na wszystkie pozostałe towary. Równocześnie uległa podwyższeniu t. zw. opłata za wagę pobierana w wysokości opłaty statystycznej.

Ustawa o znakach handlowych i przemysłowych (ogł. 15. 11. 35) została zmieniona w ten sposób, że zawarte w art. 1 postanowienie o znakowaniu pochodzenia oraz podawaniu jakości, wagi i t. p. zostały utrzymane w mocy w zakresie konjaków, win, likierów, atramentów, klejów, nafty i przędzy. Pozatem włączono: olej lniany i nici bawełniane.

DANJA. Opłaty wwozowe od zbóż uległy nieznacznym zmianom od 15 lutego br.

EKWADOR. Dekret z 3 grudnia ub. r. obniża cło na świeże drożdże z 1,20 na 0.40 sucz. od kg.

Dekretem z 24 grudnia ub. r. wprowadzona została zwyżka cła na gwoździe.

Dekret z 3 stycznia br. ustala nowy tekst poz. 13 taryfy (tłuszcze wieprzowe i roślinne).

Od 1 kwietnia br. wszystkie towary importowane podlegać będą dodatkowej opłacie w wysokości 5% ad valorem, za wyjątkiem towarów, wolnych od cła, od których powyższa opłata wynosić będzie 1% ad val.

ESTONJA. 14 lutego br. weszły w życie nowe stawki celne na kwas fosforowy, lokomobile, papier, tekturę, sztuczne jelita, wyroby z ligniny, aksamit i plusz bawełniany, tasiemki, wstążki, oraz na powrozy i sznurki.

FINLANDJA. Cło na drut stalowy hartowany o przekroju do 3 mm zostało obniżone do wysokości t. zw. zasadniczej t. j. 0,50 Fmk od kg brutto.

FRANCJA. Dekret z 13 lutego br. ustala na 50.000 q bezcłowy kontyngent dodatkowy dla przywozu lnu.

Dnia 16 lutego br. ogłoszone zostało rozporządzenie o zniesieniu ograniczeń przywozowych na niektóre

rodzaje papieru i tektury, na meble metalowe oraz na instrumenty rysunkowe.

IRAK. Dnia 16 grudnia ub. r. ukazała się ustawa wprowadzająca liczne zmiany w taryfie celnej, Zmiany te między innemi dotyczą obcasów drewnianych, kart do gry, szkła, wyrobów azbestowych i gwoździ.

JUGOSŁAWJA. Przepisy dewizowe w stosunku do wywozu do krajów nieclearingowych mają ulec złagodzeniu. Według dotychczasowych postanowień eksporterzy musieli 50% dewiz odstępować Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym. obecnie projektuje się ograniczenie tego stosunku do 33%.

NIEMCY. Z dniem 5 lutego znacznie obniżono cło wywozowe od fornierów orzechowych.

RUMUNJA. Z dniem 12 lutego rb. zostały podwyższone z 175 na 192 lei od kg stałe opłaty luksusowe i obrotowe od przędzy i tkanin z jedwabiu sztucznego.

Podatek obrotowy od tych artykułów wynosi 6% ad valorem.

STANY ZJEDNOCZONE. Zostało nałożone cło w wysokości 0,10 dol. od 100 lb na węgiel pochodzenia niemieckiego, meksykańskiego, hiszpańskiego, rosyjskiego i indochińskiego.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Proklamacje z 11 grudnia ub. r. i 17 stycznia br, rozszerzają i zmieniają znacznie dotychczasowy zakres ceł antydumpingowych na wyroby żelazne i stalowe oraz na powrozy.

WŁOCHY. Ustawa z 16. 12. 35 rozciągnęła wszelkie przepisy dewizowe na kolonje włoskie. Podobnie wszystkie przepisy wykonawcze zostały również na te terytorja rozciągnięte.

Postanowienia dekretu z 20. 11. 35 o płatnościach towarów z krajów sankcyjnych zostały rozciągnięte z dniem 13. II. 36 na Honduras i Irak.

Ustawa z 10 lutego br. ustala wysokość zwrotu cła i podatku od importowanej benzyny, nafty i olejów mineralnych, o ile są one przeznaczone do wyrobu artykułów gumowych i azbestowych oraz lakierów. Jednocześnie wprowadzony został kontyngent wyjątkowy na wwóz azbestu surowego w I-szym kwartale br.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Agent w Tunisie pragnie objąć przedstawicielstwa firm polskich. (E/2215/95/Ch.)

Firma turecka mająca oddział w Palestynie zainteresowana jest zastępstwem interesów polskich eksporterów. (E/3088/95/Ch.)

Firma grecka pragnie reprezentować na tamtejszym terenie firmy, eksportujące wyroby żelazne i drzewne. (E/4162/22/Ch.)

Kupiec zamieszkały w Palestynie pragnie objąć przedstawicielstwa firm z branży metalowej. (E/3892/95/Ch.)

Ruchliwy przedstawiciel w Marokku Hiszpańskiem zainteresowany jest wprowadzeniem towarów polskich na rynek tamtejszy. (E/2505/73/Ch.)

Firma agenturowa pragnie zastępować interesy eksporterów polskich w Portugalji. (E/4037/22/Ch.)

Firma w Bejrucie pragnie nawiązać stosunki handlowe z wytwórniami, któreby mogły jej dostarczyć fajansów sanitarnych. P/4619/65/Ż.

Firma kanadyjska interesuje się zakupem postumentów z alabastru, porcelany. fajansu i szkła. (P/4251/50/Sz.)

Firma amerykańska interesuje się zakupem koszy. (P/3657/49/Sz.)

Firma belgijska poszukuje dostawców drewnianych pałeczek. (P/4778/40/Sz.)

Egipski Departament Zdrowia Publicznego rozpisał na dzień 22 kwietnia 1936 r. przetarg na dostawę naczyń emaljowanych, fajansu stołowego. Formularze przetargowe znajdują się w Instytucie. (P/4766/3M/Ro.)

Egipski Departament Zdrowia Publicznego rozpisał na dzień 4 maja 1936 r. przetarg na dostawę różnych artykułów farmaceutycznych. Formularze przetargowe znajdują się w Instytucie. (P/4768/47/Ro.)

Firma w Bombaju pragnie nawiązać kontakt z firmami zainteresowanemi w eksporcie wyrobów żelaznych — All sorts of Hardware & Galvakised Iron Articles. (P/4845/44/Ro.)

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

UMARZANIE ZALEGŁOŚCI PODATKOWYCH DO KWOTY 400 ZŁ.

Minister Skarbu okólnikiem z dnia 14 lutego r. b. („Dziennik Urzędowy" Ministerstwa Skarbu Nr. 5, poz. 167) polecił Izbom Skarbowym umarzać z urzędu zaległości w podatkach, pochodzących z wymiarów za rok podatkowy 1932 i lata poprzednie (z terminem płatności nie późniejszym, jak 31 grudnia 1933 r.), a figurujące w księgach bierczych w dniu 31 marca 1936 r., o ile ogólna suma tych zaległości w każdym z podatków u poszczególnego płatnika nie przekracza kwoty 400 zł. Umorzenie zaległości dotyczy podatku gruntowego, podatku od nieruchomości, . podatku przemysłowego, pobieranego w formie świa-

dectw przemysłowych, podatku przemysłowego od obrotu, podatku dochodowego, podatku majątkowego, podatku od lokali, od placów budowlanych, przyczem w kwestji dodatków jest miarodajny stan prawny w grudniu ub. r.

Umorzenie zaległości podatkowych powoduje umorzenie przypadających od tych zaległości dodatków państwowych i samorządowych, odsetek oraz kosztów egzekucyjnych.

Umorzeniu podlegają zaległości bez względu na to, czy pochodzą z wymiarów prawomocnych, czy też nieprawomocnych, czy są odroczone lub rozłożone na raty, chociażby celem ich ściągnięcia dokonano zajęcia ruchomości i wierzytelności lub praw majątkowych, albo nawet zabezpieczono je hipotecznie lub w inny sposób.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

NOWA TARYFA KOLEJOWA.

Z dniem 15 marca wchodzi w życie nowa taryfa towarowa PKP. Nowa taryfa towarowa wydana będzie w układzie zmienionym w stosunku do dotychczasowego, a mianowicie składać się będzie z części I A (narazie niezmienionej), zawierającej regulamin przewozów, oraz części I B i II.

Część I B, która już została wydana, zawiera — jak dotąd: postanowienia taryfowe, klasyfikację towarów, wykaz opłat dodatkowych i w odchyleniu od dotychczasowego układu — tabelę opłat zasadniczych, postanowienia reekspedycyjne i inne przepisy.

W nowej tabeli opłat zasadniczych przy przesyłkach zwyczajnych ustanowione są dla drobnicy — jak dotychczas — trzy klasy taryfowe, oznaczone liczbami rzymskiemi I, II i III, a dla przesyłek wagonowych — klasy oznaczone liczbami arabskiemi 1—16, oraz 3 klasy oznaczone literami A (na przewóz zboża i niektórych wyrobów młynarskich), B (na przewóz niektórych gatunków drewna i wyrobów z nich), C (na przewóz węgla, miału węglowego i koksu).

Stawki taryfowe klas wagonowych zwyczajnych i pośpiesznych stosowane przy obliczeniu przewoźnego za wagę dzielą się w nowej taryfie tylko na dwie rubryki, mianowicie: „a" do obliczania przewoźnego najmniej za 5.000 kg oraz „b", najmniej za 10.000 kg. Dotychczasowa rubryka „c" do obliczania przewoźnego przy przesyłkach o wadze najmniej 15.000 kg, nie została w nowej tabeli opłat przewidziana, zatem przewoźne za te przesyłki obliczane będzie po wejściu w życie

Niemal wszystkie towary, taryfowane do-
nowej taryfy według rubryki „b".
tychczas przy przesyłkach wagonowych według klas od 1—17, zostały w nowej taryfie w związku z ograniczeniem liczby tych klas do 16 przesunięte o jedną klasę. Mimo to jednak opłaty zasadnicze za przesyłki wagonowe tych towarów przy obliczaniu przewoźnego najmniej za 5.000 kg i 10.000 kg będą według nowej taryfy w porównaniu z dotychczas obowiązującą zniżone do 15 procent. Natomiast dotychczasowe opłaty zasadnicze, pobierane za przesyłkę o wadze najmniej 15.000 kg nie ulegną większym zmianom. Nie zostały jedynie zniżone opłaty zasadnicze, kilku pierwszych klas na krótsze odległości.

Stawki taryfowe przy przewozie przesyłek drobnicowych zwyczajnych obniżone będą jedynie na dłuższych odległościach (powyżej 100 km).

Przy przesyłkach wagonowych zwyczajnych drobiu i zwierząt żywych stawki zasadnicze klasy Z obniżone będą o 30 do 40 procent. Obniżone również stawki klasy A o około 30 procent, klasy B o około 15 procent i klasy C o około 40 proc.

Dla przesyłek pośpiesznych drobnych ustanowiona będzie klasa taryfowa, oznaczona literą P i kl. I drobnicowa, a dla przesyłek pośpiesznych wagonowych — trzy klasy P 1, P 2 i P 3 (dotąd tylko P 1 i P 2), przyczem w obydwu wypadkach opłaty będą niższe od dotychczasowych, zwłaszcza na dalszych odległościach.

Wyżej omówione zniżki dotyczą jedynie opłat klas zasadniczych, których nie należy utożsamiać z taryfami specjalnemi (wyjątkowemi). W nowej taryfie towarowej cz. I B przewidziane zostały nadto znaczne zniżki w zakresie opłat dodatkowych.

Część II taryfy składać się będzie z 6 zeszytów, które zawierać będą: Zeszyt 1 — taryfy specjalne, obowiązujące w obrocie wewnętrznym; zeszyt 2 — taryfy specjalne obowiązujące w obrocie przez granice lądowe; zeszyt 3 — taryfy specjalne obowiązujące w obrocie przez porty w Gdyni i Gdańsku; zeszyt 4 — taryfy specjalne tranzytowe; zeszyt 5 — taryfy specjalne przeładunkowe w komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych; zeszyt 6 — taryfy wyjątkowe.

Egzemplarze poszczególnych części i zeszytów można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Kronika

— RYNEK ŚLEDZIOWY W GDYNI. W chwili obecnej tendencja na rynku śledziowym jest mocna nietylko sezonowo, jako w pełni okresu postu, ale i ze względu na ogołocenie rynku z angielskich śledzi, przy braku u nas tej zimy śledzi holenderskich i islandzkich. Te same warunki występują do pewnego stopnia, a częściowo jeszcze ostrzej w innych portach importowych Bałtyku, poza Gdynią i Gdańskiem, w Anglji zaś zapasy tegorocznych połowów zostały również wyczerpane, wobec czego dla uzupełnienia braków w sąsiednich bałtyckich portach dosyłano partje nie z Anglji, lecz z Gdańska.

W tych warunkach, nawet mimo małej chłonności naszego rynku — choć w tym roku większej z powodu braku śledzi holenderskich (niedostarczonych) i islandzkich (nikłe połowy), które zastępywano śledziami angielskiemi, zapasy okazały się niewystarczającemi i wytworzyła się obecnie konjunktura dla śledzi norweskich, również pod postacią imitowanych sposobem solenia śledzi angielskich i islandzkich. Jest to już trzeci rok stosowania na polskim rynku na szerszą skalę tych gatunków śledzi norweskich, które imitują przedniejsze gatunki, zwłaszcza właściwe matjasy. Gatunki te odznaczają się surowszym smakiem, są jednak tańsze znacznie od imitowanych gatunków i jako stała namiastka zaprowadzająca się już nieźle na naszym rynku. Można przewidywać, że rozpowszechnienie tych gatunków u nas dalej się rozwinie.

Ostatnie notowania śledziowe w porcie rybackim w Gdyni za całą beczkę śledzi solonych, ocloną, wagonowo — były:

1. Polskie połowy „Mewy“ — wyczerpane.

2. Importowane yarmouth I trade: small matties 72 złote, matties 77, matfulls 77. Także ordinary: small matties 68, matties i matfulls 72.

3. Szkockie I trade: matties 76, matfulus 76. Crown: matties 70, matfulls 67.

4. Szkockie matjasy: (za dwie półbeczki) Stornoway matjes — medium 115, selected 125, large 135. Lerwick matjes: medium 110, selected 120.

5. Islandzkie matjasy: Faxa 82.

6. Norweskie śledzie: Sloe 40, Vaar 36, normatjes 63, fethering - matjes 66. Norweskie lekko solone: Sloematjes od 45 do 60, schneideheringe 84.

— **RYBY MROŻONE I ŚWIEŻE IMPORTOWANE.** Za ryby świeże i mrożone, oclone, franco wagon Gdynia płacono: Norweskie dorsze zamrożone, za 2 skrzynie 100 kg netto (czyszczone) 80 zł, norweskie śledzie mrożone za 2 skrzynie 100 kg netto 29, za norweskie śledzie świeże w lodzie, za 100 kg netto 31, za angielskie śledzie świeże w lodzie gatunku „Lochfein“ za 100 kg 65.

— **RYBY POLSKICH POŁOWÓW.** Szproty świeże płacono rybakom za 50 kg 3,— do 2,50 zł, za dorsze bornholmskie nieoczyszczone 10,— zł za 50 kg.

Dorsze oczyszczone bez głów: płacono firmom 30 zł za 50 kg netto. Flądry-stornie z połowów bornholmskich; firmom płacono 50 zł za 50 kg. Flądry-szole z tychże połowów: płacono firmom 30 zł za 50 kg.

— **OBROTY RYBNE PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM.** Ogółem w lutym przeszło przez port w Gdyni 6.332 t. towarów rybnych. w tem 2.586 ton z połowów przybrzeżnych, 3.287 t. ryb morskich importowanych przez port rybacki i 459 t. ryb i towarów rybnych importowanych przez port handlowy.

— **W GDAŃSKU FABRYKUJĄ JUŻ T. ZW. NORWESKIE SARDYNKI.** W Gdańsku, w zabudowaniach dawnej fabryki Mix & Lück uruchomiono produkcję t. zw. sardynek norweskich, to znaczy w danym wypadku szprotów w puszkach i oliwie, imitujących konserwy sardynek. Przystąpiono również do fabrykacji puszek dotąd nie produkowanego w Gdańsku typu.

Jest to pierwsza fabryka norweskich sardynek w granicach polsko - gdańskiego obszaru celnego. W Polsce, mimo niewspółmiernie większej ilości łowionych szprotów i istniejącego od lat przemysłu konserw szprotowych takiej produkcji dotąd niema.

WYSTAWY I TARGI

XVI TARGI BRUKSELSKIE.

Otwarcie XVI Targów brukselskich nastąpi 2 kwietnia r. b. w pawilonach głównych pozostałych po wystawie wszechświatowej 1935 r.

Targi będą trwały 15 dni i obejmą następujące działy: produkty spożywcze, przemysł metalurgiczny, konstrukcje mechan., przemysł budowlany, przemysł i produkty chemiczne, skórzany, przemysł tekstylny, szkło i ceramika, przemysł meblarski i dekoracyjny, produkty rolne itd.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	16. 3.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	18. 3.
s/s CAPELLA*	23. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	25. 3.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I.	21. 3.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	16. 3.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	18. 3.
s/s CAPELLA*	23. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	25. 3.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	22. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 3.
s/s SKJOELD	12. 4.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 4.
		ŁOTWA		
s/s URANUS*	16 3.	**Ryga**		
s/s SIRIUS*	23. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	16. 3.
(via Bremen)		co tydzień	s/s SIRIUS*	23. 3.
		Ryga		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	15. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	co 2 tygodnie		1. 4.
		LITWA		
s/s FALKEN	15. 3.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	18. 3.
	29. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		1. 4.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	21. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	21. 3.
	2. 4.	co 8 dni		2. 4.
s/s MAGNUS	22. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 3.
s/s SKJOELD	12. 4.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 4.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	21. 3.	**Stockholm — Norrköping**		
	4. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	24. 3.
		co 14 dni		7. 4.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	21. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	21. 3.
	2. 4.	co 10 dni		2. 4.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	30. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	30. 3.
	14. 4.	co 2 tygodnie		14. 4.
s/s BLENDA	23. 3.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	25. 3.
	6. 4.	co 2 tygodnie		8. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	16. 3.	*(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	16. 3.
s/s EGON	23. 3.	co tydzień	s/s EGON	23. 3.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s INDALSÄLFVEN	17. 3.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s INDALSÄLFVEN	17. 3.
s/s HELENE RUSS	21. 3.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s HELENE RUSS	21. 3.
s/s ALEXANDRA	24. 3.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	24. 3.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s URANUS*	16. 3.
s/s URANUS*	16 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	23. 3.
s/s SIRIUS*	23. 3.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	18. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	19. 3.
	25. 3.	co tydzień		26. 3.
	1. 4.			2. 4.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 26. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 26. 3.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	17. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	17. 3.
s/s AKERSHUS	24. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	24. 3.
s/s BRISK	31. 3.		s/s BRISK	31. 3.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	24. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LUNA	20. 3.
s/s JAEDEREN	7. 4.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	30. 3.
			s/s JAEDEREN	13. 4.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	22. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	26. 3.
		co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	19. 3.
s/s BALTROVER*	13. 3.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	15. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	19. 3.
s/s LWÓW*	22. 3.	co tydzień	s/s LWÓW*	26. 3.
		Manchester/Liverpool		
s/s HINDSHOLM	23. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HINDSHOLM	23. 3.
s/s TAARNHOLM	30. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s TAARNHOLM	30. 3.
		Leith/Grangemouth		
s/s MINORCA	21. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MINORCA	21. 3.
s/s HAARLEM	28. 3.	co tydzień	s/s HAARLEM	28. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s FAUNA	17. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s FAUNA	17. 3.
s/s AMAZONE	24. 3.	co tydzień	s/s AMAZONE	24. 3.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	17. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	18. 3.
s/s PUCK	24. 3.	co tydzień	s/s PUCK	25. 3.
s/s FORTUNA	19. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	19. 3.
s/s JUNO	25. 3.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	25. 3.
s/s BUSSARD	26. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	26. 3.
s/s BUTT	6. 4.	co 10—11 dni	s/s BUTT	6. 4.
s/s WIBORG	ok. 19. 3.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 19. 3.
		co 2 tygodnie		
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	17. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	18. 3.
s/s HEL	24. 3.	co tydzień	s/s HEL	25. 3.
s/s BUSSARD	26. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	26. 3.
s/s BUTT	6. 4.	co 10—11 dni	s/s BUTT	6. 4.
		(Rummel & Burton)	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	24. 3.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	28. 3.
	7. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		11. 4.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	22. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 3.
s/s SKJOELD	12. 4.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 4.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	28/30. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s TANGER	28/30. 3.
s/s SEVILLA	11. 4.	co 2 tygodnie	s/s SEVILLA	11. 4.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
m/s SICILIA s/s ALBANIA	19. 3. 25. 4.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s PALERMO	25. 3.
s/s BROHOLM	25. 3.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	25. 3.
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VASALAND* m/s ERLAND* m/s VIKINGLAND	22. 3. 30. 3. 4. 4.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s GOTLAND m/s ERLAND	28. 3. 4. 4.
-		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s MAIA s/s KALEV	20. 3. 8. 4.
s/s SARMACJA	13. 4.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA	20. 4.

B. Porty dalsze

s/s ARGOSY* s/s SCANMAIL	21. 3. 4. 4.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s MINNEQUA s/s CLIFFWOOD	19. 3. 26. 3.
m/s PIŁSUDSKI*	21. 3.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI	28. 3. 6. 5.
s/s TANGER s/s SEVILLA	28/30. 3. 11. 4.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER s/s SEVILLA	28/30. 3. 11. 4.
m/s PACIFIC	8. 4.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS m/s VALPARAISO	16. 3. 20. 4.
s/s NAVIGATOR s/s KASTELHOLM	27. 3. 16. 4.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s COMETA s/s NAVIGATOR	24. 3. 18. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 23. 4.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 4. s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
m/s KAAPAREN 30. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN 30. 3.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF EASTBOURNE 4. 4. m/s STENTOR 23. 4.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA 31. 3.
m/s UDDEHOLM 17. 3. m/s TORTUGAS 23. 3. m/s LAGAHOLM 3. 4.	PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TAMPA 16. 3.
s/s CARDONIA 27. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST HOBOMAC 3. 4.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 marca:

s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) z bawełną, PAM.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, P. Z. K. B.

s/s BRISK lin. z portów wschodnio - norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.

m/s UDDEHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s INDALSÄLFVEN lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.

s/s FAUNA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s HERO lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s VARDEFJELL po węgiel, M. E. W.

18 marca:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

19 marca:

m/s SICILIA lin. z portów zach.-śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, Am.

Scantic Line.
s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s ERNST H. STINNES 11 po węgiel. PAM.
s/s CIMBRIA po węgiel, MEW.

20 marca:

s/s MAIA lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s LUNA lin. po ładunek do portów zach. Norwegji, Bergenske.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s ALSTERN po węgiel, Bergenske.
s/s ILISSOS po węgiel, PAM.
s/s MARX po węgiel, PAM.

21 marca:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pas. i towarami. Gdynia — Ameryka Lin. Żeglugowe.
s/s TANGER lin. portugalsko - marokkańska dla wyład. i ład., Bergenske.
s/s ARGOSY lin. z N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s CHRISTIAN RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wsch. szwedzkich i Kłajpedy dla wyład. i ładowania. Bergenske.
s/s MINORCA lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, PAM.

22 marca:

m/s VASALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.-Levant.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania. Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania. Reinhold.

23 marca:

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania. Behnke & Sieg.
s/s SIRIUS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s SKODSBORG po węgiel, MEW.
s/s FINLAND po węgiel, PAM.

24 marca:

m/s COMETA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s WARSZAWA lin. z Havre po emigrantów, Polbrit.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, Polbrit.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Hull. Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s AKERSHUS lin. z portów wsch. norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s URSA lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.

25 marca:

m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s BROCHOLM lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s PALERMO lin. zach. śródziemnomorska tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s LINDENAU nowa lin. po ładunek do Bristolu. Bergenske.
s/s RIGMOR ze złomem, PAM.

26 marca:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładowania i załadowania, Prowe.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyład. i załadowania, Reinhold.

Zagadnienie tranzytu owoców i towarów kolonjalnych przez Gdynię

Sprawa tranzytu owoców południowych i towarów kolonjalnych przez Gdynię, jako mająca bardzo poważne znaczenie dla rozwoju portu gdyńskiego i jego obrotów w handlu zagranicznym, nie jest ani dostatecznie znana, ani też traktowana w odpowiedni sposób przez wszystkie czynniki zainteresowane do rozważań nod tą sprawą, podchodzi się u nas zupełnie z innego punktu widzenia, niż w portach obcych. Mianowicie, gdy w innych krajach, tak czynniki państwowe, jak również wszystkie organizacje i sfery gospodarcze, reeksport (tranzyt) tych artykułów wszelkiemi siłami popierają, to u nas natrafia on na szereg poważnych utrudnień.

Grupa owoców południowych i towarów kolonjalnych, jakkolwiek pod względem ilości (tonażu) nie jest wielka, to jednak ze względu na swą wysoką wartość odgrywa poważną rolę w obrotach importowych portów zagranicznych. Handel owocami południowemi oraz towarami kolonjalnemi, popierany i otoczony specjalną opieką przez czynniki państwowe i sfery gospodarcze, przyczynił się w znacznym stopniu do rozkwitu nawet tak wielkich portów jak Hamburg, Rotterdam, Antwerpja, Londyn itd. Handel importowy tych portów dzięki utrzymywaniu ożywionych stosunków handlowych z krajami południowemi i egzotycznemi zaopatrywał we wspomniane artykuły nietylko kraje środkowej Europy, ale także kraje skandynawskie i bałtyckie.

Udział importu owoców i towarów kolonjalnych w ogólnym imporcie polskim oraz w imporcie przez Gdynię w ciągu trzech lat ostatnich uwidoczniony jest w tabeli następującej:

(w tys. ton i złotych; na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego)

Lata	Ogólny import do Polski		Import przez Gdynię		Owoce i towary kol. przez Gdynię		Stos proc. owoców i tow. kolon. do ogólnego importu		Stos. proc owoców i tow. kolon. do importu przez Gdynię	
	ton	wartość	ton	wartość	ton	wartość	ton	wartość	ton	wartość
1933	2356,4	826,994	699,0	297,156	33,1	28,129	1,4%	3,4%	4,7%	9,8%
1934	2555,3	798,760	776,1	385,180	46,2	30,835	1,9%	3,8%	6 %	8 %
1935	2572,4	859,545	865,7	450,335	90,9	60,108	3,5%	7 %	10,5%	13,4%

Z powyższych danych wynika, że import owoców i towarów kolonjalnych dla konsumcji na rynku krajowym odgrywa w obrotach portu gdyńskiego dość poważną rolę, obroty portu znacznieby wzrosły, gdyby dynamika handlu portowego temi artykułami nie była hamowana i gdyby firmy gdyńskie nie były zmuszane do ograniczania swej działalności jedynie do obsługi rynku krajowego. Bardziej liberalne traktowanie tego handlu umożliwiłoby przekształcenie Gdyni z portu przeładunkowego na port rozdzielczy i to nietylko dla rynku wewnętrznego, ale także rynków zagranicznych, grawitujących ku portowi gdyńskiemu.

Handel polski, pomimo, iż sprowadza owoce południowe i towary kolonjalne w dużej ilości bezpośrednio z krajów produkcji, to jednak przy dokonywaniu zakupu tych artykułów korzysta jeszcze w wielu wypadkach z pośrednictwa obcego, osiadłego w portach innych krajów. Czyni to z braku odpowiednich stosunków handlowych z krajami produkcji odnośnych towarów, bądź też z braku kapitałów, potrzebnych dla sfinansowania tranzakcji. Na skutek tego przewleka się proces powstania w Gdyni wielkiego handlu zamorskiego i stworzenie z niej bazy operacyjnej dla krajów rozległego zaplecza.

Kwestja tranzytu owoców południowych była przedmiotem rozważań gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej już wielokrotnie: Izba gdyńska już w r. 1932, t. j. wtedy, gdy pomiędzy Czechosłowacją a Niemcami zaistniał konflikt gospodarczy, zwracała się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o rozwiązanie sprawy tranzytu do tego kraju. Firmy importowe czeskie same narzucały się firmom polskim do wejścia z niemi w stosunki handlowe. Niestety, nie mogliśmy wówczas wykorzystać nadarzającej się sposobności przerzucenia tranzytu owoców do Czechosłowacji z Hamburga na Gdynię, z powodu braku odpowiedniej ilości firm handlowych, które mogłyby były zająć się wówczas tranzytem owoców południowych i egzotycznych oraz braku odpowiednich magazynów celnych i wolnej strefy, gdzie można byłoby przechowywać importowane owoce i z łatwością dokonywać manipulacyj, zwią-

zanych z oglądaniem, sortowaniem, próbobraniem i przepakowywaniem towaru, itp. Pozatem w dużym stopniu uniemożliwiły rozwiązanie u nas tego zagadnienia obowiązujące wówczas taryfy opłat: portowych, magazynowych i kolejowych, które były znacznie wyższe od opłat, pobieranych w Hamburgu, oraz, o ile chodzi o pomarańcze i mandarynki hiszpańskie, wysokie cło, pobierane przy imporcie tych artykułów dla rynku wewnętrznego. Nie pozwalało to importerom gdyńskim na angażowanie się w większe tranzakcje z eksporterami hiszpańskimi, gdyż ryzyko ze sprowadzaniem do Polski (Gdyni) większych ilości pomarańcz i mandarynek było wówczas zbyt wielkie. Nadmienić jeszcze należy, że oprócz 2 firm gdyńskich, firmy importowe z Katowic, Warszawy, Krakowa itd., nie interesowały się wówczas tranzytem owoców przez Gdynię. Gdyby w Gdyni, w r. 1932 względnie 1933 było tyle firm importowych, co obecnie, to bylibyśmy po usunięciu braków magazynowych oraz częściowem obniżeniu taryf portowych, magazynowych i kolejowych, zdobyli z łatwością rynek Czechosłowacji na owoce amerykańskie i hiszpańskie.

W r. 1933 importerzy czechosłowaccy wysunęli wobec firm importowych polskich konkretne propozycje zajęcia się tranzytem jabłek amerykańskich do Czechosłowacji. Pozatem istniały możliwości tranzytu winogron i innych owoców z krajów bałkańskich do krajów skandynawskich. Niestety sprawa zorganizowania tranzytu tych artykułów rozbiła się spowodu nieprzydzielania przez Ministerstwo P. i H. zainteresowanym firmom gdyńskim większego kontyngentu na wwóz tych owoców do kraju. Należy bowiem zaznaczyć, że przy reeksporcie owoców, importer musi sprowadzić do portu rozdzielczego różne gatunki, szczególnie, o ile chodzi o jabłka i pomarańcze, w porcie je wysortować i reeksportować tylko te gatunki, na które jest zapotrzebowanie na odbiorczym rynku zagranicznym. Pozostałym towarem musi mieć możność dysponowania, jako towarem importowym dla ulokowania na rynku wewnętrznym.

Pomimo usunięcia niedomagań technicznych, częściowego obniżenia w Gdyni taryfy portowej, przeładunkowej i magazynowej dla towarów tranzytowych oraz zwiększenia się liczby firm importowych, sprawa tranzytu owoców nie posunęła się dużo naprzód. Żaden bowiem z importerów nie chce bez zapewnienia mu pewnego ekwiwalentu za ewentualne straty na reeksporcie zaangażować się w większych tranzakcjach tranzytowych. Dowodem tego są znikome cyfry dokonanego tranzytu. I tak w roku 1934 reeksportowano zaledwie 465 ton rozmaitego rodzaju owoców południowych do Austrji, Czechosłowacji, Niemiec a nawet do Holandji i Anglji.

W roku 1935 reeksport wzrósł sześciokrotnie, osiągnął jednak niewysoką liczbę 2.604 ton, zwrócić przytem należy uwagę, że złożyły się na nią normalne tranzakcje tranzytowe do Czechosłowacji. wynoszące około 1.100 ton pomarańcz, jabłek i cytryn, 240 ton pomarańcz do Austrji i drobniejsze partje do Finlandji i Szwecji.

Pozatem reeksportowano śliwek amerykańskich w stanie uszlachetnionym około 180 ton do krajów bałkańskich oraz pewne ilości bananów zielonych do Litwy.

Zaznaczyć jednak należy, że jedynie tranzyt jabłek kalifornijskich do Austrji, Czechosłowacji i Szwecji oraz pomarańcz i mandarynek hiszpańskich i palestyńskich do Austrji, Czechosłowacji i Finlandji oraz śliwek amerykańskich i bananów zielonych można uważać za normalny. Natomiast tranzyt dokonany do innych krajów, jak Anglji, Holandji i Niemiec, był tranzytem konjunkturalnym, wywołanym nagromadzeniem w porcie nadmiernych ilości pomarańcz, niepokrytych pozwoleniem przywozu dla obrotu wewnętrznego.

Obecnie reeksportem owoców zajmują się w Gdyni 4 firmy, inne natomiast szczególnie osiadłe wewnątrz kraju, jak dawniej, tak i nadal nie okazują żadnego zainteresowania w tym kierunku.

O ile chodzi o reeksport towarów kolonjalnych, to w tym dziale firmy polskie dotychczas wogóle nic nie zrobiły.

Zasady konserwowania owoców

W krajach, gdzie sadownictwo i przetwórczy przemysł owocowy odgrywają poważniejszą rolę w całokształcie gospodarki narodowej, prowadzone są od lat intensywne doświadczenia nad sposobami konserwowania, składowania i przechowywania owoców w stanie surowym. Wiadomo bowiem, że nawet takie rodzaje owoców, jak jabłka lub gruszki, a więc o bardziej zwartej konsystencji, ulegają po pewnym czasie zepsuciu i nie nadają się do spożycia w stanie surowym. Oczywiście każdy rodzaj jabłka lub gruszki ma swój czasokres, w którym nie poddaje się rozkładowemu działaniu drobnoustrojów, tem niemniej pozbawiony specjalnych zabiegów traci swoje walory, a więc wygląd, świeżość, słodycz, soczystość, aromat itp., a te właściwości decydują o gatunku produktu.

Doświadczenia, czynione zagranicą nad sposobami konserwowania owoców mają na celu zapewnienie konsumentowi spożycia owoców w stanie surowym i świeżym przez możliwie najdłuższy okres roku, od starych zbiorów do nowych, a to z tego względu, iż war-

tość odżywcza surowego owocu jest znacznie wyższa niż przerobionego, gdyż zawiera stosunkowo więcej nietkniętych procesem przerobu (gotowania, smażenia, parowania) witamin, potrzebnych organizmowi ludzkiemu.

Ze zrozumiałych względów największe natężenie pracy na tem polu prowadzą państwa posiadające szeroko rozbudowany przemysł owocowy, możliwości produkcyjne, które znacznie przewyższają potrzeby krajowego rynku i siłą rzeczy zmuszają go do ekspansji na rynki obce. Zdobycie rynku obcego dla owocu nie jest rzeczą ani prostą ani też łatwą.

Artykuł ten, jeżeli chodzi o jabłka i gruszki, dojrzewa wszędzie mniej więcej w tym samym czasie, a przedewszystkiem w tych krajach, które mają warunki do racjonalnej uprawy i kultywacji tych owoców. Chcąc zatem zdobyć obcy rynek należy przeczekać okres, stosunkowo dość długi podaży, zaspakajającej przeważnie lokalne potrzeby, własnego zbioru i dopiero po jego wyczerpaniu się można skutecznie ubiegać się o uplasowanie importowanego towaru. Minęły te czasy, gdy dostawcami owoców byli tylko Amerykanie. Obecnie kilkanaście krajów eksportuje ten artykuł, zaostrzając i tak już silną konkurencję. W rezultacie szanse zwycięstwa ma eksporter, oferujący owoc najdłużej i najlepiej przechowany.

Najciekawsze rezultaty żmudnych i długoletnich doświadczeń osiągnięto w kalifornijskim Instytucie Rolniczym w Ames. W specjalnie wybudowanych chłodniach konserwowano kilkanaście gatunków jabłek i gruszek, stosując przytem różną skalę temperatur, przewiewu powietrza i wilgoci.

Przy badaniu okazało się, że tylko ten owoc posiada szanse długotrwałego składowania, który nie uległ najmniejszemu uszkodzeniu podczas zdejmowania z drzew, czyszczenia, pakowania lub transportu. Najmniejsze uderzenie, zadraśnięcie lub zgniecenie powodowało w rezultacie szybkie psucie się owocu, mimo, że równie troskliwie był poddawany konserwacji. Z tego wynika, że w większości wypadków nawet w najlepiej urządzonych chłodniach i przy najbardziej starannej konserwacji nie zapobiegnie się szybkiemu psuciu się owoców, jeżeli stan ich przed zamagazynowaniem nie był najlepszy. Stopniowo dochodzimy do kardynalnych warunków i zasad racjonalnego konserwowania owoców.

Przedewszystkiem należy dążyć do tego, by owoc bezpośrednio po zbiorze, zdjęciu z drzewa w stanie najlepszym został zamagazynowany w chłodni. Przy układaniu przestrzegać należy dostatecznie wielkich odstępów między każdem jabłkiem lub gruszką, potrzebnych do zapewnienia normalnego przepływu świeżego powietrza i osiągnięcia równomiernej temperatury dla całej powierzchni owocu.

Przepływ świeżego powietrza ułatwia oddychanie owocom oraz utrzymanie jednostajnej temperatury w pomieszczeniu, co odgrywa decydującą rolę przy konserwacji. Z uwagi na to, że przy konserwacji różnych rodzai i gatunków owoców, nie można stosować szablonowej skali temperatur, należy dla każdego rodzaju jabłek lub gruszek stosować inną temperaturę. Według najnowszych badań zostało stwierdzone, iż przy konserwacji jabłek najlepsze rezultaty osiąga się w temperaturze od +2 do +2,5 stopni Celsjusza. Przy wymienionej t e m p e r a t u r z e jabłka osiągają dobry kolor i aromat, oraz odporność na zepsucie. W temperaturze tej również lepiej konserwują się gruszki, uzyskując przy tem powabny kolor.

Owoce przejrzałe lub uszkodzone podczas zbioru, a więc bardziej podatne procesowi rozkładu i gnicia można w dobrym stanie stosunkowo najdłużej przechować w temperaturze niższej, a mianowicie około 0 stopni. Owocowe dojrzałe, a tembardziej przejrzałe, oddychają intensywniej, niż zielone, przyśpieszając proces fermentacji i z tego względu jedynie pozostawanie w możliwie najniższej temperaturze może je uchronić od szybkiego i całkowitego zepsucia. Widzimy więc, że nie można szablonowo stosować wysokości temperatury dla wszystkich owoców i w każdym poszczególnym wypadku wskazanem jest przeprowadzić próby, jeżeli chce się osiągnąć z czasem najlepsze rezultaty.

Również ważną rolę przy konserwacji owoców odgrywa stopień wilgotności powietrza w chłodni. Zasadą naczelną jest, by przy składowaniu miękkich owoców wilgotność była mniejsza niż w innych wypadkach. jednak zawsze należy dążyć do takiego stopnia wilgotności powietrza, w której nie nastąpi rychłe wyschnięcie owoców. Ponieważ stosunek wilgotności powietrza do jego temperatury jest naogół relatywny, można dla poszczególnego wypadku dokładnie obliczyć procentowe nasilenie wilgotności.

Przy temperaturze +2,5 stopnia Celsjusza wilgotność powietrza nie powinna przekraczać 90% i ta ilość właśnie jest najbardziej odpowiednia dla konserwacji.

Niemniej decydującym czynnikiem skutecznej konserwacji owoców jest czas, w którym rozpoczęto składowanie. Jeżeli zaczniemy konserwację natychmiast po zdjęciu z drzewa, obniżając stopniowo temperaturę i stopień wilgotności, to przy temperaturze od +2 do 10 stopni owoc wytrzyma przeciętnie 3 miesiące, a przy 0 do +2 C. nawet pięć miesięcy. W każdym wypadku owoc poddany konserwacji bezpośrednio po zbiorze zyskuje minimum dwa miesiące, jako artykuł zdatny do konsumcji i sprzedaży.

I wreszcie ostatnią zasadą, którą należy przestrzegać przy racjonalnem manipulowaniu z owocem jest zakończenie procesu skła-

dowania i ekspedycja towaru na rynek. Przy pakowaniu owoców do skrzyń lub beczek, jeszcze raz przegląda się dokładnie towar, przyczem w pomieszczeniach, gdzie odbywa się pakowanie, stopniowo podnosi się temperaturę, ażeby uniknąć gwałtownej zmiany powodującej szybsze dojrzewanie owocu, a równocześnie i psucie jego. Łagodne podwyższanie temperatury do poziomu na wolnem powietrzu, zapobiegnie wyżej wspomnianemu zjawisku.

Stosując te zasady osiągnie się niewątpliwie poważne korzyści, co zwłaszcza dla polskiego sadownictwa nie powinno być obojętnem, jeżeli zważymy na jak niskim znajduje się ono poziomie.

Kronika

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 5 do 15 marca nie zanotowano większego ruchu na gdyńskich aukcjach pomimo, że zarówno firmy aukcyjne jak i importerzy otrzymali ostatnio większe przydziały na pomarańcze hiszpańskie, które osiągnęły na jednym z przetargów Gdyńskich Targów Owocowych dawno już nie notowane ceny.

Mocna tendencja na hiszpańskim rynku eksportowym i stałe podnoszenie ceny przez tamtejszych plantatorów zapowiadają, że pomarańcze tego kraju mogą uzyskać kilkanaście lub kilkadziesiąt nawet punktów więcej niż dotychczas. Przedsmak hossy można było zaobserwować na przetargu Gdyńskich Targów Owocowych, kiedy to poraz pierwszy w tym roku nabywcy z całą namiętnością walczyli o każdą partję licytowaną.

Poza Gdyńskiemi Targami Owocowemi, *Bałtyckie Aukcje Owocowe* urządziły przetarg w dniu 11. III., podczas którego sprzedano tylko 200 skrzyń hiszpańskich pomarańcz gatunku blood oval po cenie 1.08 gr za kilogram.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A. w Gdyni wystawiły w dniu 12 marca:

1.454 skrzyń pomarańcz palestyńskich
836 skrzyń pomarańcz palestyńskich
600 skrzyń cytryn hiszpańskich.

Przetarg odbył się przy licznym i ożywionym udziale kilkudziesięciu kupców z całej Polski, którzy, przeczuwając mocną tendencję na oferowane towary, nie wstrzymywali się od zawierania nawet takich tranzakcyj, które jeszcze przed kilku dniami nie byłyby do pomyślenia, płacono bowiem za 1 kg hiszpańskich pomarańcz od zł 1,15 do zł 1,16, za skrzynię cytryn hiszpańskich przeciętnie 59 zł, a za 1 kg pomarańcz palestyńskich od zł 1,14 do zł 1,18 w zależności od gatunku towaru.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy kolonjalne w pierwszej dekadzie marca notowały za niżej podane towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów firm w Gdyni.

Kawa brazylijska surowa:

gat. Victoria 7	zł 3,75	za 1 kg
„ Santos	zł 4,55	za 1 kg
„ Rio	zł 3,80	za 1 kg

Kawy surowej — niebieskiej nadal brak na rynku.

Herbata:

gat. Sumatra	zł 12,50—	za 1 kg
„ Ceylon	zł 13,30—14,50	za 1 kg
specj. mieszanka	zł 15,00—17,00	za 1 kg
Kwiat herbaciany	zł 24,00—26,00	za 1 kg
Pieprz czarny	zł 5,10— 5,15	za 1 kg
„ biały	zł 5,95—	za 1 kg
Cynamon:		
gat. Lignea	zł 8,00— —	za 1 kg
„ Vera	zł 9,00— —	za 1 kg
Liście bobkowe	zł 2,70— —	za 1 kg
Kwiat muszkatowy	zł 11,50— —	za 1 kg
Gałka muszkatowa	zł 6,60— —	za 1 kg
Rodzynki elemskie	zł 1,60— 1,65	za 1 kg
Sułtanki kalifornijskie	zł 2,15— 2,20	za 1 kg
Sułtanki greckie	zł 2.00— 2,05	za 1 kg
Figi suszone zależnie od gatunku	zł 1,10— 1,20	za 1 kg
Koryntki zależnie od gatunku	zł 1,30— 1,35	za 1 kg
Migdały słodkie zwykłe		
Migdały słodkie przebierane	zł 6,30— 6.90	za 1 kg
Migdały słodkie olbrzymie	—	
Oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania	zł 3,30— 3,70	za 1 kg
Banany gatunek I	zł 2,40	za 1 kg
Banany gatunek II	zł 1.60	za 1 kg
Cytryny hiszpańskie 504-ki	zł 63,00—65,00	za skrzynię
Cytryny hiszpańskie 360-ki	zł 58,00—60,00	za skrzynię
Cytryny włoskie zakazane do przywozu		
Pomarańcze palestyńskie	zł 1,15—1,18	za 1 kg
Pomarańcze hiszpańskie	zł 1,14—1,16	za 1 kg
Grapefruit's nie były notowane.		

Wymienione ceny dotyczą towaru oclonego.

PLAN ZORGANIZOWANIA FABRYKI KONSERW OWOCOWYCH W GDYNI.

Szybki rozwój Gdyni jako wielkiego ośrodka handlu owocowego zwrócił uwagę pewnych kół gospodarczych na możliwość uruchomienia, prawdopodobnie jeszcze w bieżącym roku, fabryki konserw owocowych. Inicjatorzy powyższego przedsięwzięcia słusznie liczą na poważne możliwości zbytu zarówno we-

wnątrz kraju, jak też w państwach nadbałtyckich. Projektowane jest wytwarzanie kilkunastu rodzai i gatunków konserw, marynat i powideł. Przy produkcji zostaną uwzględnione surowce krajowego pochodzenia, jak jabłka, śliwki, gruszki, różne jagody oraz owoce importowane, przedewszystkiem pomarańcze, banany i ananasy.

Uruchomienie na terenie Gdyni fabryki konserw owocowych może stać się przełomowym momentem w polskiem sadownictwie i handlu owocowym. Dotychczas Gdynia jako rynek owocowy, szła w kierunku koncentracji importu owoców południowych i egzotycznych, nie uwzględniając w swych obrotach prawie zupełnie produktów krajowego pochodzenia. Z chwilą jednak uruchomienia fabryki konserw zajdzie potrzeba ściągania surowca z całego kraju i wówczas można będzie wszcząć akcję w kierunku wywozu zagranicę lepszych gatunków krajowych owoców, a przedewszystkiem jabłek i gruszek, na które przy odpowiedniem ujęciu sprawy możnaby znaleźć zbyt w krajach skandynawskich.

Kronika zagraniczna

Import owoców południowych i egzotycznych do krajów północnej Europy, Szwecji, Norwegji i Danji, w roku 1935 wyniósł ca 114.000.000 kg, wykazując w porównaniu z poprzednim (1934) spadek, zapoczątkowany już w roku 1931, gdy importowano do tych krajów 156.000.000 kg.

Import owoców do tych krajów, a nadewszystko do Szwecji, powinien nasz rynek owocowy w Gdyni specjalnie interesować, z uwagi na możliwości przynajmniej częściowej obsługi. Już w ub. roku zostały zapoczątkowane stosunki handlowe ze szwedzkiemi firmami owocowemi, które nabyły w Gdyni 825.000 kg mandarynek i 15.000 kg jabłek kalifornijskich. Wprawdzie były to tranzakcje wybitnie konjunkturalne, jednak można przypuszczać, że właśnie Szwecja z uwagi na obsługiwanie przez liczny jej tonaż portu gdyńskiego, będzie korzystała z młodego rynku owocowego, jakim jest Gdynia. O tem by z portu gdyńskiego móc obsługiwać Norwegję lub Danję w ten artykuł narazie trudno mówić, choć sprawa ta nie jest niemożliwa. Brać można również pod uwagę: Finlandję, Łotwę, Estonję i Litwę, pomimo, że kraje te, za wyjątkiem Finlandji konsumują stosunkowo niewielkie ilości owoców południowych.

Przechodząc do sprawy rynku szwedzkiego, norweskiego i duńskiego, postaramy się podać możliwie najwierniejsze liczby dotyczące sprowadzanych przez nich owoców południowych i egzotycznych. Ze zrozumiałych względów liczby globalne, importowanych przez te kraje owoców nie będą zbyt wielkie, w liczbach absolutnych, jednak relacja w stosunku do ilości mieszkańców wykazuje znaczną konsumcję na głowę ludności. Pod względem ilości importowanych owoców, na pierwszem miejscu stoi Szwecja z poważną liczbą 66.456.000 kg, na drugiem **N o r w e g j a** z 31.205.000 kg i na ostatniem **D a n j a** z 16.488.000 kg.

Szwecja liczy obecnie ca 6.500.000 mieszkańców, w liczbie których znajduje się kilkaset tysięcy mieszkańców, należących do plemion, zamieszkałych na Północy. Jeżeli mimo tak niewielkiej ilości mieszkańców, kraj ten importował przeszło 66.000.000 kg różnych owoców południowego i egzotycznego pochodzenia to należy dopatrywać się przyczyny tego nietylko w liberalnem traktowaniu handlu owocowego przez czynniki rządowe, ale również w wielkiej konsumcji tego artykułu wynoszącej prawie 10 kg na jednego mieszkańca w stosunku rocznym, a zatem więcej niż spożywa przeciętnie jeden Niemiec. Pod tym względem Szwecja ustępuje nieznacznie Norwegji, w której spożycie owoców południowych jabłek, gruszek, pomarańcz, bananów i winogron wynosi ca 11 kg na jednego mieszkańca.

Celem zilustrowania ilości owoców importowanych do Szwecji i przeprowadzenia porównania z obrotami w poprzednich latach, a zwłaszcza z rekordowym rokiem 1931, w którym import tego towaru wyniósł ca 75.000.000 kg (więcej niż nasz rekordowy rok 1935 — ca 74.000.000 kg — podajemy zestawienie liczbowe za okres ostatnich pięciu lat.

	1931	1932	1933	1934	1935
jabłka	17,764 T.	17,116 T.	9,616 T.	11,821 T.	12,661 T.
grusze	12,249 „	5,109 „	4,100 „	5,368 „	4,189 „
winogrona	2,130 „	1,928 „	1,644 „	2,182 „	4,749 „
cytryny	2,332 „	2,025 „	2,259 „	2,213 „	2,314 „
pomarańcze	27,772 „	26,166 „	32,977 „	34,273 „	34,407 „
banany	12,673 „	10,048 „	7,305 „	7,197 „	8,146 „
razem	74,917 ton	62,392 ton	57,811 ton	63,054 ton	66,456 ton

Z powyższego zestawienia wynika, że największą popularnością na rynku szwedzkim, podobnie jak i w innych krajach cieszą się pomarańcze, import których wyniósł poważną, jak na wskazaną liczbę mieszkańców, ilość 34.407.000 kg, a więc prawie tyle, co import te-

go artykułu do Polski, państwa sześciokrotnie liczebniejszego niż Szwecja. Głównym dostawcą pomarańcz dla Szwecji jest w dalszym ciągu Hiszpanja, która w roku ostatnim dostarczyła na ten rynek przeszło 70% całego wwozu. Resztę nabyto częściowo w U. S. A., Palestynie, Afryce Południowej i Włoszech. Drugim, co do ilości wwozu, artykułem, są jabłka, których importowano w 1935 r. 12.661.000 kg, nabywając je w większości w Ameryce, Australji i niewielką ilość w Niemczech. Głównym dostawcą gruszek jest rynek ameryk. (ca 45%), czechosłowacki (ca 35% i 1.429.000 kg). Cytryny pochodzą z Włoch, banany zaś z wysp kanaryjskich i Południowej Ameryki.

Norwegja zajmując drugie miejsce pod względem wielkości importu, a pierwsze pod względem konsumcji, wykazuje w porównaniu z rokiem poprzednim nieznaczny spadek wwozu, spowodowanego importem mniejszej ilości cytryn i pomarańcz, które są głównym artykułem sprowadzanym z Hiszpanji i Włoch. Stosunkowo wielką liczbę wwozi Norwegja bananów ca 6.500.000 kg, innych owoców natomiast znacznie mniej. Z poniższej tabeli za ostatnie pięć lat można wyciągnąć odpowiednie wnioski, specjalnie dla polskiego sadownictwa ciekawe ze względu na możliwość eksportu do Norwegji polskich jabłek i gruszek.

	1931	1932	1933	1934	1935
	Wszystko w tonach				
jabłka — grusze	4,501	3,372	2,252	2,458	2,633
winogrona	1,553	1,835	1,434	1,839	1,662
pomarańcze, mandarynki, cytryny	17,510	19,422	20,907	21,759	20,434
banany	8,576	7,712	5,554	6,444	6,473
razem	32,140 ton	32,341 ton	30,147 ton	32,500 ton	31,205 ton

Jabłka importuje Norwegja przeważnie z U. S. A., gdzie w ostatnim roku załadowano do portów norweskich ca 1.540.000 kg jabłek i gruszek. Na następnem miejscu, jako dostawcy jabłek i gruszek figurują Niemcy i Anglja.

Danja nieznacznie więcej licząc mieszkańców niż Norwegja a mianowicie ca 3.800.000 importowała w roku ubiegłym ca 16.500.000 kg różnych owoców. Handel owocowy w tem państwie przechodzi od kilku lat wybitną stagnację spowodowaną restrykcjami wwozowemi, zmniejszając z roku na rok obroty w tej dziedzinie. Jeszcze w 1931 Danja importowała ca 50.000.000 kg tych towarów, nieznacznie ustępując tylko Szwecji, obecnie importuje o 30% mniej, niż nawet najmniejsza z tej trójki Norwegja. Kraj ten i jego mieszkańcy nie odczuwa wprawdzie bardzo zmniejszenia wwozu owocowego, gdyż znaczne ilości tego artykułu produkują u siebie, tem niemniej przestał odgrywać na rynku międzynarodowym poważniejszą rolę, ustępując miejsca coraz bardziej wybijającej się Polsce i jej głównemu ośrodkowi handlu owocowego w Gdyni.

Tabela poniższa ilustruje stan przywozu owoców do tego kraju:

	1931	1932	1933	1934	1935
	wszystko w tonach				
jabłka	19,941	9,860	7,711	4,815	1,306
gruszki	5,329	1,177	841	659	114
winogrona	1,323	876	9,01	960	852
pomarańcze	10,381	10,365	10,300	11,024	9,142
cytryny	2,258	2,378	2,656	2,527	2,194
banany	10,073	6,850	5,237	3,539	2,880
razem	49,305 ton	31,506 ton	27,646 ton	23,524 ton	16,488 ton

Wprowadzone przez rząd duński kontyngenty przywozowe na owoce południowe i stałe ich zmniejszanie doprowadziło do ruiny wiele dobrze prosperujących przedsiębiorstw i spowodowały kolosalny zastój w tej branży.

Belgja w dalszym ciągu prowadzi intensywną akcję w kierunku przestawienia importu bananów z portów holenderskich (Rotterdamu i Asterdamu) do własnego portu — Antwerpji. Po pokonaniu trudności technicznej

natury, wybudowaniu dojrzewalni, przystąpiono do zorganizowania bezpośrednich połączeń okrętowych. Ponieważ import tego artykułu do Belgji jest stosunkowo niewielki i wskutek tego zatrudnienie specjalnej linji jest problematyczne, zainteresowane firmy belgijskie zabiegają obecnie o zdobycie rozleglejszego rynku zbytu, a mianowicie Luxemburgu i Północnej Francji.

Hiszpanja. Na rynku pomarańczowym panuje nadal mocna tendencja. Zwłaszcza plantatorzy w Valencji utrzymują wysokie ceny na ostatnio zbierane owoce, gdyż gatunek ich jest bardzo dobry i mogą być przez dłuższy czas składowane. Ustabilizowana od kilku tygodni pogoda umożliwia prawie w całej Hiszpanji wykończyć zbiory i przygotować towar do wysyłki na obce rynki. Pomimo, iż ogólne zbiory tylko nieznacznie przewyższają z roku 1934, dochody z eksportu osiągnięte w tym roku są o wiele większe. W pierwszej dekadzie marca wysłano do portów angielskich ca 450.000 skrzyń pomarańcz i 2.000 koszy mandarynek, przyczem na drugą dekadę są zapowiedziane również poważne transporty.

Brazylja rozwinęła w ostatniem pięcioleciu swój przemysł owocowy do tych rozmiarów, iż zachodzi obecnie potrzeba eksportu nadwyżek corocznych zbiorów. Najwięcej uwagi poświęcono plantacjom pomarańcz i należy przyznać, że osiągnięte rezultaty upoważniają do twierdzenia, iż niebawem zjawi się na horyzoncie handlu pomarańczowego trzecia potęga, po Hiszpanji i Palestynie, nastawiona specjalnie na obsługę rynku europejskiego.

Czynione starania na rynku europejskim wydają już dziś widoczne rezultaty. Szwecja sprowadziła w roku 1935 około 600.000 kg tych owoców z Brazylji robiąc przytem nadzieje na zwiększenie zapotrzebowania pod warunkiem przyznania kontyngentów dla szeregu artykułów szwedzkich na rynku brazylijskim.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

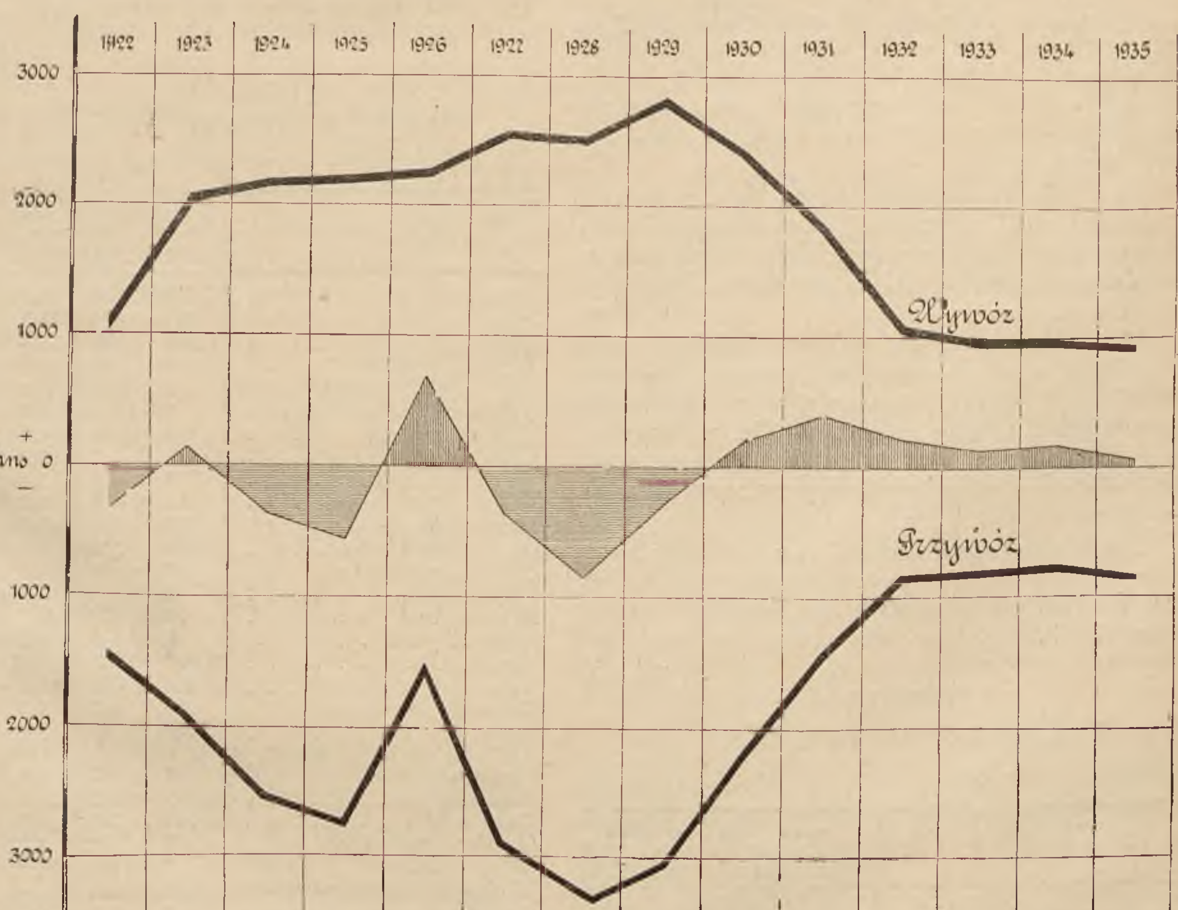
ROK V | GDYNIA 25 marca 1936 r. | NR. 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Bilans handlu polskiego w r. 1935

Ostatni rok — 1935 w wymianie międzynarodowej zarysował się dla Polski w porównaniu z latami poprzedniemi niepomyślnie. Wywóz Polski zmalał przy jednoczesnym wzroście przywozu co eo ipso wpłynęło na obniżenie dodatniego wciąż jednak salda bilansu handlowego.

Załączony poniżej wykres obrazuje rozwój naszego handlu zagranicznego za ostatnich lat 14. Z wykresu tego widzimy, że wywóz z Polski w swej wartości w roku 1935 jest mniejszy, aniżeli w którymkolwiek z lat poprzednich. Przywóz, aczkolwiek jest większy, niż w roku 1934, również pozostaje na niskim poziomie.



(w środku pola zakreskowane oznaczają dodatnie saldo bilansu handl. kreskowanie pionowe — lub ujemne — kreskowanie poziome)

Liczbowe dane, dotyczące obrotów Polski z zagranicą przedstawia tabl. 1.

Tabl. 1.

HANDEL ZAGRANICZNY POLSKI WEDŁUG LAT.

(w miljonach złotych)

Lata	Wywóz	Przywóz	Salda
1922	1127	1454	— 327
1923	2056	1920	+ 136
1924	2177	2542	— 365
1925	2188	2755	— 567
1926	2246	1549	+ 607
1927	2515	2892	— 377
1928	2508	3362	— 854
1929	2813	3111	— 298
1930	2433	2246	+ 187
1931	1879	1468	+ 411
1932	1084	862	+ 222
1933	960	827	+ 133
1934	976	799	+ 177
1935	925	860	+ 65
Razem	25,887	26,647	— 760

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W ogólnym efekcie 14 lat handel zagraniczny Polski daje saldo ujemne, wynoszące 760 miljonów złotych. Saldo to w okresie ostatnich lat 6 stale się zmniejsza, jednakowoż ogólnie zaciążyło ono poważnie na naszem życiu gospodarczem.

Po ustaleniu stanu ogólnego handlu zagranicznego Polski, przejdźmy do analizy bardziej szczegółowej, a mianowicie do zbadania struktury obrotu Polski z zagranicą, jako tez jego kierunków.

Mimo, że wywóz ogólny Polski uległ zmniejszeniu, nie wszystkie towary, będące składnikami obrotu towarowego, w jednakowym stopniu uległy zahamowaniu w wywozie — przeciwnie, istnieje grupa towarów, wywóz których zagranicę wzrósł, w stosunku do roku poprzedniego.

Dwie załączone poniżej tablice przedstawiają wykaz towarów, wywóz których w relacji wartościowej wzrósł lub zmalał. Są to tablice 2 i 3.

Tabl. 2.

TOWARY, WYWÓZ KTÓRYCH WZRÓSŁ.

(Klasyfikowano według wzrostu wartości wywozu)

TOWARY	waga w tys. ton		wartość w miljonach zł	
	1934	1935	1934	1935
Owies	26	90	3,0	10,6
Groch	14	17	4,5	5,9
Fasola	8	16	3,0	5,5
Mąka pszenna	16	66	2,1	7,4
Mąka żytnia	99	97	8,8	9,0
Ryż	7	9	1,6	2,3
Ziemniaki	25	28	1,7	2,4
Bydło rogate (1000 szt.)	7	15	2,2	4,3
Mięso mrożone, świeże, solone	4	7	3,5	7,5
Jaja, ptactwa	21	23	23,5	26,8
Masło	4	6	8,9	9,2
Benzol	12	13	5,4	5,6
Szynki w opak. hermet.	2	4	6,1	10,0
Soda	7	9	1,9	2,0
Siarczan amonu	41	56	5,2	7,0
Karbid	4	7	1,3	1,9
Biel cynkowa	4	6	2,4	2,7
Nawozy	82	123	10,6	12,7
Skóry surowe	3	4	4,8	7,1
Przędza wełniana . . .	1	1	11,1	11,5
Len i odpadki	7	14	5,0	15,0
Bielizna, odzież konfekcja	2	2	9,5	10,2
Szmaty	6	7	2,1	2,7
Kopalniaki	45	52	1,6	1,9
Fryzy dębowe	20	28	3,4	4,2
Klepki nieobrobione . .	12	12	2,0	2,1
Deszczułki, tafle posadzk.	3	5	1,6	2,0
Forniery, dykty	43	56	18,0	22,3
Meble gięte i ich części .	3	5	5,9	7,2
Celuloza	4	4	0,6	0,6
Tektura, papier	7	10	2,7	4,1
Surowiec żelaza	12	9	2,2	2,3
Naczynia blaszane emalj.	1	2	1,9	3,2
Blacha cynkowa	5	6	2,4	2,8

oraz szereg towarów w ilości mniejszej.

Tabl. 3.

TOWARY, WYWÓZ KTÓRYCH ZMALAŁ.

(Klasyfikowano według wartości wywozu)

TOWARY	waga w tys. ton		wartość w miljonach zł	
	1934	1935	1934	1935
Pszenica	79	69	14,5	8,0
Żyto	454	414	44,3	43,6
Jęczmień	265	285	35,9	33,3
Wyka, peluszka	16	10	3,1	2,6
Nasiona koniczyny . . .	6	4	8,7	5,3
Nasiona buraków cukrow.	7	4	8,5	5,8
Nasiona oleiste	8	9	4,5	4,3
Chmiel	2	2	8,0	4,4
Wiklina	4	3	1,4	1,0
Konie (1000 sztuk) . . .	15	8	3,0	2,0
Trzoda chl. (1000 sztuk) .	155	151	17,5	16,0
Gęsi (1000 sztuk)	628	338	3,4	1,8
Szynki peklowane . . .	2	1	3,3	1,9
Ptactwo bite	2	1	3,7	2,4
Bekony	24	20	46,7	39,0
Pierze i puch	2	1	6,3	4,7
Węgiel	9,880	8,906	158,0	131,1
Koks	363	306	11,2	9,4
Gazolina, benzyna . . .	56	41	7,3	5,4
Nafta	31	30	2,9	2,7
Naftowe oleje, pędne i smary	61	47	6,1	4,4
Parafina	19	19	10,9	8,5
Cukier	101	107	12,7	12,4
Otręby, makuchy . . .	37	30	4,2	3,7
Skóry futrzane	1	1	7,8	7,8
Tkaniny wełniane, półwełniane	2	2	10,2	9,2
Tkaniny bawełniane . .	1	1	3,3	2,1
Papierówka	352	336	11,3	10,8
Kłody, dłużyce	371	258	19,8	13,2

TOWARY	waga w tys. ton		wartość w miljonach zł	
	1934	1935	1934	1945
Bale, deski, łaty	906	775	94,5	77,2
Podkłady kolejowe . . .	157	135	14,5	10,0
Żelazo i stal	93	108	20,6	18,9
Blacha żelazna, stalowa .	39	31	13,7	10,7
Szyny kolejowe	62	49	13,1	10,1
Drut żelazny, stalowy .	12	14	2,7	2,3
Rury żelazne, stalowe . .	36	35	22,4	16,7
Cynk i pył cynkowy . .	67	59	26,7	23,0
Maszyny i aparaty . . .	4	3	9,3	6,1

oraz szereg towarów w ilości mniejszej.

Tabl. 4.

TOWARY, PRZYWÓZ KTÓRYCH WZRÓSŁ.

(klasyfikowano według wartości przywozu)

TOWARY	waga w tys. ton		wartość w miljonach zł	
	1934	1935	1934	1935
Ryż	44	47	6,8	8,4
Jabłka świeże	3	3	1,6	1,8
Śliwki	9	9	5,4	5,6
Pomarańcze i cytryny .	16	46	6,5	20,8
Herbata	2	2	6,0	6,0
Mat. rośl. do plecenia . .	6	7	2,7	2,9
Śledzie świeże i solone .	40	46	13,6	16,0
Trzewia	1	1	3,0	3,9
Rudy żelazne	209	304	6,5	6,9
Rudy manganowe . . .	38	63	1,5	1,9
Węgiel i koks	144	165	4,2	4,3
Tłuszcze rośl. i zwierz. .	27	24	15,4	15,4
Wina	2	2	2,4	2,7
Środki farmaceutyczne .	0,1	0,2	5,4	7,2
Garbniki	17	17	5,6	6,1
Olejki eteryczne, perfumy	0,1	0,2	3,7	4,6
Skóry surowe	26	28	32,7	33,1
Skóry wyprawione . . .	1	1	10,0	10,1
Skóry futrzane	3	3	25,0	25,0
Odpadki wełniane . . .	1	2	6,1	6,8
Bawełna i odpadki . . .	68	67	112,8	114,5
Tkaniny bawełniane . .	0,5	1	7,0	7,7
Juta i odpadki	11	15	4,4	6,8
Szmaty	20	20	11,2	13,8
Tektura, papier	6	11	6,7	8,8
Szkło	5	6	3,0	3,4
Surowiec żelaza	3	3	1,8	2,3
Żelastwo	308	360	23,0	26,3
Żelazo i stal	27	35	7,7	9,7
Cyna	1	1	4,7	5,5
Miedź	11	13	10,8	11,5
Aluminjum	1	1	2,0	3,0
Silniki i obrabiarki . .	1	2	6,9	9,7
Elektryczne maszyny, przyrządy	1	1	18,5	21,8
Sprzęt elektryczny . . .	2	3	3,7	4,8
Samochody	0,3	1	1,3	4,7

oraz szereg towarów o ilości mniejszej.

Tak się przedstawia sytuacja wywozu towarów z Polski. Szczegółowe omówienie uważamy za zbędne, gdyż czytelnik z łatwością sam wyciągnie potrzebne wiadomości i porównania z ułożonych tablic.

Zwraca się uwagę czytelników na to, że zwiększenie lub zmniejszenie wywozu towarów klasyfikowano według wzrostu wartości wywozu, a nie ilości. Należy wziąć pod uwagę faki możliwości zwyżki lub zniżki cen, co w konsekwencji może wpłynąć na wzrost wartości przy zmniejszeniu ilości towarów, lub odwrotnie. Wzrost zaś cen zależy nietylko od konjunktury, lecz również od gatunku towarów, wcielonych w ogólne grupy w tablicach 2 i 3. Wnioski zatem należy wyciągać oględnie.

Sytuację przywozu towarów z zagranicy do Polski obrazują tablice 4 i 5.

Tabl. 5.

TOWARY, PRZYWÓZ KTÓRYCH ZMALAŁ.

(klasyfikowano według wartości przywozu)

TOWARY	waga w tys ton		wartość w miljonach zł	
	1934	1935	1934	1935
Nasiona oleiste	60	28	13,3	6,7
Kopra	41	26	10,6	8,0
Winogrona	5	6	3,2	2,7
Orzechy	13	2	5,0	2,0
Kawa	7	6	10,7	8,1
Kakao	7	7	5,1	5,0
Korzenie	2	2	2,5	2,1
Rudy cynkowe	101	64	6,4	4,7
Tytoń	9	8	22 4	19,5
Barwniki syntetyczne .	0,6	0,5	8,8	7,2
Nawozy	102	69	4,9	3,1
Wełna surowa	15	19	56,1	49,7
Wełna czesana	3	2	20,1	16,5
Przędza bawełniana . .	1	1	12,2	9,7
Kauczuk	5	4	7,9	7,0
Opony, dętki	1	1	4,7	4,1
Celuloza	8	8	2,8	2,7
Książki i wyr. graficzne	1	1	7,9	7,7
Blacha żelazna, stalowa .	2	2	1,2	1,1
Maszyny włókiennicze .	2	1	5,3	4,4

oraz szereg towarów o ilości mniejszej.

Z tablic tych widzimy, że znacznie większą jest lista towarów, przywóz których wzrósł.

Podobnie jak w tablicach, dotyczących wywozu, wzrost wartości nie zawsze idzie w parze ze wzrostem ilości przywożonych towarów. Niech za przykład posłuży tu, że przywóz wełny wzrósł z 15 do 19 tys. ton, gdy tymczasem wartość przywozu obniżyła się z 56 do 50 miljonów złotych. W tym wypadku występuje wyraźnie obniżka cen na wełnę surową.

Przejdźmy do następnego zagadnienia, a mianowicie do kierunków wywozu i przywozu towarów, będących przedmiotem obrotu towarowego Polski z zagranicą.

W kierunkach naszego wywozu nastąpiło przestawienie zwrotnicy. Penetracja polskich towarów do krajów, poza kontynentem Europy, leżących, staje się coraz bardziej aktywną, do Europy przeciwnie wywozimy coraz mniej towarów.

W liczbach bezwzględnych wywóz do Europy i poza Europę przedstawia się następująco (w miljonach złotych):

	1933	1934	1935
do Europy	885	848	783
poza Europę	75	127	142

W relacji zaś %% ten stosunek przedstawia się, jak poniżej:

	1933	1934	1935
do Europy	92	87	85
poza Europę	8	13	15
Razem	100	100	100

Z tych kilku liczb, jednak wiele mówiących, widzimy, że nasz wywóz do krajów pozaeuropejskich w okresie dwu lat wzrósł dwukrotnie, a to głównie dzięki zwiększeniu wywozu naszego do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, do Argentyny i do Palestyny. Wywóz nasz jednak do wszystkich krajów pozaeuropejskich nie wiele co przewyższa nasz wywóz do Niemiec, a daleko nie osiąga poziomu wywozu do Anglji.

Mimo, że ogólna wartość wywozu z Polski zmalała, wywóz do poszczególnych krajów nie zawsze maleje. Do większej części państw wywozimy za mniejszą sumę niż w roku 1934, istnieje jednak szereg krajów, wywóz do których uległ zwiększeniu. Są to: Austrja, Czechosłowacja, Finlandja, Grecja, Hiszpanja, Norwegja, Szwecja, Argentyna, Egipt, Indje Holenderskie, Japonja, Palestyna, Paragwaj, Persja, Peru, Sjam, Stany Zjednoczone, Syrja, Zw. Południowo - Afryka
Sytuację wywozu do poszczególnych państw podaje nam tabl. 6.

Tabl. 6.

WYWÓZ TOWARÓW Z POLSKI WEDŁUG KRAJÓW PRZEZNACZENIA.

KRAJE	Miljony zł			%%		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Europa ogółem	**885**	**848**	**783**	**92,2**	**86,9**	**84,6**
Anglja	185	192	181	19,2	29,7	29,6
Austrja	56	57	59	5,8	5,8	6,4
Belgja	47	58	57	4,9	6,0	6,2
Bułgarja	1	3	2	0,1	0,3	0,2
Czechosłowacja	48	50	53	5,0	5,2	5,7
Danja	29	31	28	3,0	3,2	3,0
Estonja	2	2	2	0,2	0,2	0,2
Finlandja	14	12	16	1,5	1,3	1,7
Francja	53	41	33	5,5	4,2	3,5
Grecja	4	4	6	0,4	0,4	0,7
Hiszpanja	12	9	16	1,3	0,9	1,7
Holandja	54	40	35	5,7	4,1	3,8
Irlandja	9	15	3	0,9	1,5	0,3
Islandja	1	1	1	0,1	0,0	0,1
Jugosławja	6	9	8	0,6	0,9	0,9
Litwa	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Łotwa	7	7	7	0,7	0,7	0,8
Niemcy	168	162	137	17,5	16,6	14,8
Norwegja	19	13	19	2,0	1,4	2,0
Portugalja	1	2	2	0,1	0,2	0,2
Rumunja	16	14	8	1,7	1,4	0,9
Szwajcarja	14	13	13	1,5	1,3	1,4
Szwecja	48	45	49	5,0	4 6	5,3
Turcja	1	1	1	0,1	0,1	0,1
Węgry	6	5	5	0,6	0,5	0,5

KRAJE	Miljony zł			%%		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Włochy	25	37	30	2,6	3,8	3,2
Z. S. R. R.	60	25	11	6,2	2,6	1,2
Kraje pozaeuropejskie ogółem (ważniejsze)	**75**	**127**	**142**	**7,8**	**13,1**	**15,4**
Argentyna	8	9	12	0,8	0,9	1,3
Brazylja	5	8	5	0,5	0,9	0,5
Chiny	5	10	7	0,5	1,0	0,8
Egipt	3	4	5	0,3	0,4	0,6
Indje Bryt.	5	8	6	0,5	0,9	0,7
Kanada	1	15	5	0,1	1,5	0,5
Palestyna	6	9	14	0,6	0,9	1,6
Stany Zjednocz.	16	23	43	1,7	2,3	4,7

Przechodząc do przywozu, możemy stwierdzić, że wartość jego wzrosła w stosunku do roku 1934, nie osiągnęła jednak poziomu roku 1933.

Porównując przywóz z krajów Europy do przywozu z krajów pozaeuropejskich, stwierdzić możemy, że te ostatnie biorą znacznie intensywniejszy udział w naszym imporcie niż w eksporcie. W ostatnim roku 1935 przywóz do Polski wzrósł i to z obu zasadniczych kierunków, co przedstawia nam zestawienie (w miljonach złotych):

	1933	1934	1935
z Europy	570	511	564
z poza Europy	257	288	295

W procentowym stosunku ten podział przywozu przedstawia się następująco:

	1933	1934	1935
z Europy	69	64	66
z poza Europy	31	36	34
Razem	100	100	100

Rozbicie na kierunki przywozu według państw przedstawia tablica 7, w której czytelnik z łatwością ustali, z jakich krajów nastąpił wzrost przywozu oraz w jakim stosunku poszczególne państwa biorą udział w przywozie do Polski.

Tabl. 7.

PRZYWÓZ TOWARÓW DO POLSKI WEDŁUG KRAJÓW POCHODZENIA.

KRAJE	Miljony zł			%%		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Europa ogółem	**570**	**511**	**564**	**69,0**	**63,9**	**65,6**
Anglja	83	86	117	10,1	10,8	13,6
Austrja	35	37	41	4,3	4,6	4,8
Belgja	29	25	26	3,6	3,2	3,0
Bułgarja	3	3	5	0,3	0,4	0,6
Czechosłowacja	36	32	35	4,3	4,1	4,1
Danja	11	9	10	1,4	1,1	1,2
Estonja	2	1	1	0,2	0,1	0,2
Finlandja	1	1	1	0,2	0,1	0,2

KRAJE	Miljony zł			%%		
	1933	1934	1935	1933	1934	1935
Francja	57	46	42	6,8	5,8	4,9
Grecja	2	3	5	0,2	0,3	0,5
Hiszpanja	3	3	11	0,3	0,4	1,3
Holandja	29	9	28	3,5	3,7	3,3
Irlandja	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Islandja	1	1	1	0,2	0,1	0,1
Jugosławja	7	7	8	0,8	0,9	0,9
Litwa	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Łotwa	1	1	1	0,2	0,1	0,1
Niemcy	146	108	124	17,6	13,6	14,4
Norwegja	8	7	9	1,0	0,9	1,1
Portugalja	2	2	3	0,2	0,2	0,3
Rumunja	8	9	5	0,9	1,2	0,6
Szwajcarja	27	22	24	3,3	2,8	2,7
Szwecja	17	20	20	2,0	2,5	2,3
Turcja	1	1	1	0,2	0,1	0,2
Węgry	6	4	5	0,7	0,5	0,5
Włochy	38	34	26	4,6	4,2	3,0
Z. S. R. R.	18	18	15	2,1	2,2	1,7
Kraje pozaeuropejskie ogółem (ważniejsze)	**257**	**288**	**295**	**31,0**	**36,1**	**34,4**
Argentyna	23	17	16	2,8	2,1	1,8
Australja	24	24	20	2,9	3,0	2,3
Brazylja	12	14	15	1,4	1,8	1,7
Chiny	1	4	3	0,1	0,5	0,4
Egipt	10	17	15	1,2	2,2	1,8
Indje Bryt.	24	26	32	2,9	3,3	3,7
Indje Holend.	10	18	15	1,2	2.2	1,8
Kolumbja	3	6	5	0,4	0,7	0,5
Nowa Zelandja	2	4	4	0,2	0,6	0,5
Stany Zjednocz.	110	121	124	13,3	15,2	14,4
Złote Wybrz.	—	—	7	—	—	0,8
Zw. Poł. Afryk.	3	6	6	0,3	0,7	0,7

Należy zwrócić uwagę na to, że nie we wszystkich wypadkach zwiększenie naszego wywozu do poszczególnych krajów spowodowało zwiększenie przywozu, względnie vice versa. Jednoczesny wzrost obrotów w obu kierunkach zaobserwować możemy w krajach europejskich, nie obowiązuje to w stosunku do krajów pozaeuropejskich. Pamiętać należy przy tem, że z krajami Europy mamy saldo bilansu handlowego dodatnie, gdy rzecz ma się wprost przeciwnie w obrotach z krajami pozaeuropejskiemi. Widoczna tu jest dążność organizmu gospodarczego Polski do aktywowania salda handlowego, względnie zmniejszanie głębokości salda ujemnego.

Efektem obrotu towarowego między państwami jest saldo bilansu handlowego. Saldo bilansu handlowego Polski, w ogólnej swej sumie kształtuje się dodatnio, w odniesieniu do poszczególnych krajów sprawa przedstawia się różnie. Tablica 8 przedstawia właśnie saldo naszego bilansu handlowego z poszczególnemi krajami na odcinku 3 ostatnich lat.

Kraje europejskie w dominującej swej części są naszymi dłużnikami z tytułu obrotu towarowego, kraje pozaeuropejskie—wierzycielami. W granicach państw europejskich kierunek salda bilansu handlowego w roku 1935 jest taki sam, jak w roku poprzedzającym (z małemi i nic nieznaczącemi wyjątkami). Wysokość dodatniego salda bilansu z poszczególnemi krajami, stosownie do ogólnej konjunktury dla naszego handlu zagranicznego, zmalała. Wzrost dodatniego salda dotyczy tylko obrotu z Finlandją. Norwegją. Szwecją i Włochami.

Dodatnie saldo bilansu handlowego w krajach pozaeuropejskich wzrosło w obrotach z Palestyną, zmalało w obrotach z Chinami.

Ujemne saldo z krajami pozaeuropejskiemi pogłębiło się tylko w stosunku do Brazylji i Indyj Brytyjskich. — W pozostałych wypadkach kształtowało się dla Polski bardziej pomyślnie szczególnie w odniesieniu do Stanów Zjednoczonych.

Tabl. 8.

SALDO BILANSU HANDLOWEGO POLSKI Z POSZCZEGÓLNEMI KRAJAMI.

KRAJE	W miljonach złotych		
	1933	1934	1935
Europa ogółem	+ 314,6	**+ 337,3**	**+ 218,7**
Anglja	+ 101,6	+ 105,7	+ 64,7
Austrja	+ 20,5	+ 20,5	+ 18,3
Belgja	+ 17,8	+ 32,9	+ 31,1
Bułgarja	— 1,1	— 0,7	— 3,4
Czechosłowacja	+ 12,5	+ 17,9	+ 17,7
Danja	+ 17,1	+ 22,0	+ 17,4
Estonja	+ 0,3	+ 1,2	+ 0,4
Finlandja	+ 12,9	+ 11,4	+ 14,7
Francja	— 3,4	— 5,4	— 9,2
Grecja	+ 2,0	+ 1,4	+ 1,6
Hiszpanja	+ 9,4	+ 5,4	+ 5,2
Holandja	+ 25,7	+ 10,7	+ 7,1
Irlandja	— 8,6	+ 14,8	+ 2,1
Islandja	— 0,9	— 0,3	— 0,0
Jugosławja	— 1,1	+ 2,7	+ 1,4
Łotwa	+ 5,6	+ 5,9	+ 5,7
Niemcy	+ 22,1	+ 53,1	+ 12,7
Norwegja	+ 11,0	+ 6,0	+ 9,4
Portugalja	— 0 8	— 0,0	— 0,8
Rumunja	+ 8,4	+ 4,1	+ 2,6
Szwajcarja	— 13,0	— 9,3	— 10,7
Szwecja	+ 30,9	+ 25,2	+ 29,7
Turcja	— 0,5	+ 0,2	— 0,1
Węgry	— 0,2	+ 0,4	— 0,0
Włochy	— 13,3	+ 3,3	+ 4,0
Z. S. R. R.	+ 42,2	+ 7,7	— 3,8
Kraje pozaeuropejskie ogółem (ważniejsze)	**— 187,1**	**— 180,2**	**— 153,2**
Argentyna	— 15,0	— 8,0	— 3,6
Australja	— 23,4	23,2	— 19,2
Brazylja	— 6,4	— 6,1	— 10,1
Chiny	+ 4,1	+ 6,0	+ 4,2
Egipt	— 7,5	— 13,3	— 10,1
Indje Bryt.	— 19,1	— 17,8	— 26,0
Indje Holend.	— 9,2	— 17,2	— 14,8
Kolumbja	— 2,8	— 5,0	— 4,2
Palestyna	+ 5,1	+ 8,0	+ 10,4
Stany Zjednocz.	— 94,0	— 98,2	— 80,6

Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionemi w tablicy znakami cyfrowemi, np. jeżeli handel zagraniczny wyrażony jest w miljonach zł, znak 0 oznacza, że handel w danym wypadku nie osiąga 0,5 miljona.

W ten sposób przedstawiliśmy pokrótce nasz handel zagraniczny w odniesieniu do jego struktury i kierunków. Pogłębienie analizy zagadnienia w całości, bądź w razie potrzeby w poszczególnych jego ogniwach winno iść w drodze połączenia dwu elementów struktury i kierunków.

Bolesław Polkowski.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 18 marca br. odbyło się posiedzenie Prezydjum Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora.

Podczas posiedzenia tego Prezydjum dokonało wyboru dwóch delegatów Izby do Rady Portowej w Gdyni, w myśl zarządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 3 lutego br. o utworzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni. Z ramienia Izby do Rady Portowej wejdą Prezes Izby, p. Stanisław Tor i Radca Izby, p. Juljan Rummel, przewodniczący Komisji Morskiej.

Następnie Prezydjum wyznaczyło Wiceprezesa Izby, p. Dr Konrada Kasperowicza na delegata Izby do Rady Handlu Zagranicznego przy Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Na zastępcę delegata Prezydjum wyznaczyło Wiceprezesa Izby p. Inż. Władysława Rawicz-Szczerbo.

Dalej Prezydjum wyznaczyło Wiceprezesa Izby, p. Feliksa Kollata na delegata Izby, zaś p. Wiceprezesa Dr Władysława Smolenia na zastępcę delegata Izby do Zarządu Towarzystwa Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni.

Wreszcie Prezydjum powzięło decyzję przeniesienia spowrotem do Gdyni z Bydgoszczy siedziby delegata Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego dla załatwiania czynności, związanych z wymianą towarową Polski z Niemcami. Ekspozytura Izby w Bydgoszczy będzie ze swej strony obsługiwała nadal zgłoszenia firm zainteresowanych w obrotach handlowych z Niemcami.

Na tem samem posiedzeniu Prezydjum Izby postanowiło wynająć dla Biura Izby nowy lokal w budującym się gmachu Z. U. S. przy ulicy 10 Lutego. Przeniesienie Biura do nowego lokalu nastąpi z końcem lata br.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LUTYM B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. lutym br. *529.084,4 ton,* wobec 748.668,5 ton w mies. styczniu rb., oraz 483.455,3 ton w mies. lutym 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 29,3% spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem oraz *9,4%-owy* wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r.

Od szeregu lat obroty portu w mies. lutym okazują minimum obrotów notowanych w ciągu całego roku. Składa się na to przedewszystkiem 28 względnie 29 dni w miesiącu oraz warunki atmosferyczne, stwarzające poważne przeszkody żegludze morskiej na Bałtyku. Największe nasilenie burz morskich ma miejsce w pierwszej połowie lutego, co nader niekorzystnie wpływa na obroty portów bałtyckich. Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów złożył się przywóz zamorski — 67.665,5 ton oraz wywóz zamorski — 461.418,9 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (67.665,5 ton) wykazuje poważny 30,3%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem r. b. (97.117,1 ton) oraz nieznaczny 5,8%-owy spadek w stosunku do mies. lutego 1935 r. (71.902,5 ton). Jest on zaledwie o 4,7% większy od najmniejszego przywozu w 1935 r., który miał miejsce w mies. wrześniu ub. r. (64.623 ton).

Ten spadek przywozu w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. spowodowały przedewszystkiem pozycje: złomu żelaznego — 11.151 t. (34.841 t.), owoce świeże — 3.092 ton (3.631 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 5.819 ton (7.651 ton), garbniki — 1.059 ton (1.277 ton), skóry — 1.757 ton (2.041 ton), bawełna — 5.975 ton (13.287 ton), oraz miedź — 723 ton (908 ton). Spośród wyżej wymienionych artykułów: złom żelazny, rudy różne oraz garbniki wykazują spadek czysto sezonowy, notowany od szeregu lat w tym właśnie okresie. Owoce świeże wykazują nieznaczne wahania. Pewne zastrzeżenia budzić jednakże musi poważny przeszło 50%-owy spadek importu bawełny. Trudno dziś orzec czy spadek ten związany był ze strajkiem włókniarzy w Łodzi, czy też źródła jego szukać należy gdzieindziej. — Do artykułów, które wykazały wzrost w miesiącu sprawozdawczym należą: śledzie świeże —

2.070 t. (1.494 t.), śledzie sol. — 1.587 t. (1.403 ton), tłuszcze zwierz. sur. — 984 ton (384 ton), wełna — 3.360 ton (2.433 ton), juta — 1.359 ton (944 ton), papier — 917 ton (659 ton), celuloza — 339 ton (268 ton), oraz części wagonów i lokomotyw — 465 ton (247 ton). W miesiącu sprawozdawczym brak na imporcie pozycyj towarowych żużli Thomasa i tranzytowej soli potasowej sowieckiej.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. lutym rb. w porównaniu z tym samym mies. 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Luty 1936 r.	*Luty 1935 r.*
Ryż surowy	10	15
owoce świeże	3.092	17.862
owoce suszone	284	652
konserwy owocowe	11	12
orzechy i migdały	51	131
kawa	61	344
kakao	446	308
herbata	105	94
korzenie	60	162
nasiona oleiste	4.751	3.851
nasiona różne	48	33
rośliny i mater. roślinne	45	18
żywica	396	239
śledzie świeże	2.070	1.589
śledzie solone	1.587	1.483
rudy różne i wypałki pirytowe	5.819	—
oleje	326	38
smoła i smary	35	2
asfalt	11	12
tłuszcze i oleje roślinne	365	170
tłuszcze zwierz. surowe	984	810
tran	72	22
napoje alkoholowe i inne	52	31
tytoń	76	1.019
siarka	205	249
przetwory chemiczne	97	388
farby	33	24
garbniki	1.059	1.343
fosforyty	14.112	—
skóry	1.757	2.830
wełna	3.360	2.254
odpadki wełny	88	27
przędza wełniana	48	11
bawełna	3.975	4.277
odpadki bawełny	124	19
przędza bawełniana	145	47
len, konopie, sizal i inne włókna rośl.	61	132
juta	1.359	789
szmaty	677	458
kauczuk	352	230
wyroby gumowe	93	18
papier	917	1.440
papa, tektura	—	345
celuloza	339	354
żelazo surowe	181	—
metale różne	82	101
złom żelazny	11.151	22.754
miedź	723	308
cyna	39	9
cynk	17	—
wyr. żelazne i metal.	493	114
maszyny, apar. i części	430	92
części wagonów i lokom.	465	644
samochody, motocykle i części	109	40
różne	1.978	1.269
Razem	67.666	71.903

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (461.418,9 ton) wykazuje 28,1%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. (651.551,4 ton), oraz 12,1%-owy wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r. (411.552,8 ton), który był najmniejszym wywozem w ciągu całego 1935 roku. — Spadek wywozu jak zawsze niemal spowodowała grupa wytworów mineralnych, jak węgiel eksportowy i bunkrowy.

Węgiel eksportowy w miesiącu sprawozdawczym wykazuje poważny spadek (32,1%), w porównaniu z ub. mies. styczniem rb. (522.707 ton) oraz nieznaczny 4,6%-owy wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r. (338.889 ton).

Węgiel bunkrowy wykazuje również spadek w porównaui z ub. mies. styczniem rb. (32.337 t.), oraz nieznaczny wzrost w stosunku do mies. lutego 1935 r. (24.975 t.) Poza grupą mineralną poważny spadek wykazały pozycje: zboże — 1 t. (300 t.), mąka ryżowa — 75 t. (105 t.), mąka pastewna — 210 t. (650 t.), słód — 1.112 t. (1.390 t.), bekony — 1.603 t. (2.016 t.), masło — 547 t. (802 t.), cement - 193 t. (410 t.), cukier — 2.465 t. (2.906 t.), makuchy — 1.110 t. (3.817 t.), otręby — 407 t. (308 t.), soda — 278 t. (448 t.), bale i słupy — 4.354 t. (7.739 t.), drzewo tarte — 15.590 t. (30.038 t.), żelazo surowe — 214 t. (2.347 t.), żelazo handlowe — 7.457 t. (10.582 t.), oraz cynk — 608 t. (1.089 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca szczególną uwagę poważny ok. 50%-owy spadek drzewa tartego oraz nieco mniejszy bali i słupów. W porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego obie te pozycje drzewa wykazują wzrost. W grupie metali poważne obawy musi budzić spadek żelaza surowego i handlowego, jak również cynku. Czy łączy się to z utratą zdolności konkurencyjnej u najpoważniejszych odbiorców na Dalekim Wschodzie, to wykażą to obroty temi artykułami w najbliższych miesiącach. Pewnym pocieszającym objawem będzie tu wzrost obrotów grupy metali w stosunku do miesiąca lutego 1935 roku. Poważny spadek wykazała również grupa płodów rolnych i hodowlanych jak zboże, bekony, masło, cukier, makuchy i otręby.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu lutym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Luty 1936 r.	*Luty 1935 r.*
Zboże	1	6
strączkowe	50	43
mąka ryżowa	75	—
mąka	220	113
mąka pastewna	210	2.340
słód	1.112	1.418
owoce świeże	110	175
nasiona i rośliny	2.869	—
szynki i inne pekl.	74	212
bekony	1.603	1.572
drób i ptactwo bite	62	26
jaja	1.454	125
masło	547	174
cement	193	234
sól	2	21
węgiel eksportowy	354.430	338.889
węgiel bunkrowy	25.601	24.975
koks	17.792	4.475
oleje i parafina	10	15
tłuszcze zwierz. sur.	472	34
przetwory mięsne	961	274
cukier	2.465	5.770
napoje alkoholowe	2	6
spirytus	35	18
makuchy	1.110	1.697
otręby	407	—
soda	278	642
salmiak	72	18
karbid	245	111
farby	—	13
biel cynkowa	218	108
sól potasowa	—	265
saletra	12	31
siarczan amonu	7.019	7.327
skóry	65	93
tkaniny	573	315
bawełna i odpadki	160	65
bale i słupy	4.354	1.250
drzewo tarte	15.590	3.157
wyroby z drzewa	405	194
klepki	3	—
dykty i forniery	1.245	879
meble gięte	276	336
wyroby koszykowe	67	14
papier	695	790
papa, tektura	227	306
celuloza	468	248
żelazo surowe	214	147
żelazo handlowe	7.457	1.988
metale różne	30	—
wyroby żelazne i met.	3.402	784
szyny kolejowe	—	4.632
rury żelazne i stal.	2.053	809
cynk	608	1.902
blacha cynkowa	744	247
różne	3.074	2.270
Razem	461.419	411.553

Do najpoważniejszych pozycyj wywozu, które wykazały wzrost należą: mąka — 220 t. (35 t.), nasiona i rośliny — 2.869 t. (465 t.), jaja — 1.454 t. (922 t.), koks — 17.792 t. (13.557 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 472 t. (255 t.), przetwory mięsne — 961 t. (609 t.), karbid — 245 t. (172 t.), siarczan amonu — 7.019 t. (2.037 ton), tkaniny — 573 t. (447 t.), papier — 695 t. (559 t.), papa, tektura — 227 t. (86 t.), wyroby żelazne i metalowe — 3.402 t. (2.736 t.), rury żelazne i stalowe — 2.053 t. (1.814 t.), oraz blacha cynkowa — 744 t. (66 t.). Poważny wzrost eksportu siarczanu amonu w bieżącym roku zapowiada dobrą konjunkturę dla tego artykułu. Rok bieżący przynosi również zapowiedź poważnego wzrostu eksportu koksu. Doskonałe rezultaty daje dotychczas w porównaniu z ubiegłym rokiem eksport jaj i masła.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym podany został w Biuletynie Izby P.-H. z dnia 15-go marca rb., tu załączamy dane o ruchu pasażerów, których przyjechało ogółem 250 osób (70), wyjechało zaś 1.390 osób (847). W tem przyjechało: z Anglji — 26 osób, Argentyny — 1, Belgji — 18, Danji — 19, Finlandji — 10, Holandji — 5, Hiszpanji — 2, Norwegji — 8, Stanów Zjedn. Am. P. — 143, Szwecji — 14 oraz via W. M. Gdańsk — 4 osoby. W tem wyjechało: do Anglji — 25 osób, Brazylji — 908, Francji — 455, Szwecji — 1, oraz via W. M. Gdańsk — 1 osoba.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LUTYM.

W miesiącu lutym statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 97.622,5 t. towarów wobec 64.929,5 ton w lutym 1935 roku i 64.929,5 ton w lutym 1934 roku. Widzimy więc poważny wzrost o 35% przewozów towarowych naszej floty względem poziomu zeszłorocznego, który równocześnie był poziomem z przed dwu lat. Rezultat ten tembardziej godny jest uwagi, że w tym miesiącu tak wszystkie linje (3 towarzystwa) jak i trampy (2 towarzystwa) zwiększyły swe przewozy, co widać z poniższego zestawienia.

Na eksport w globalnej sumie przewozów przypadło 78.354,5 ton towarów (luty 1935: 51.503,5 ton), na import 12.582 ton (luty 1935: 10.278 t.), i na przewozy między portami obcemi i tranzytowe 6.686 ton (luty 1935: 3.148 t.)

Flota Żeglugi Polskiej S. A. przewiozła w lutym 48.448 t. towarów (luty 1935: 24.398 t.), w tem 32.278 t. w eksporcie, 9.484 t. w imporcie i 6.686 t. między portami obcemi i w tranzycie. Z powyższych przewozów przypadło na linje regularne 26.499 t. (luty 1935: 13.249 t.) i na trampy 21.952 t. (luty 1935: 11.249 t.)

Linje regularne Żeglugi Polskiej przewiozły w eksporcie 16.373 t. towarów, w imporcie 9.274 t. i w tranzycie 849 ton. Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły w eksporcie 15.905 ton (luty 1935: 10.526 t., wyłącznie węgla), w tem 14.680 t. węgla i 1.225 t. koksu, w imporcie — 210 t. pomarańcz i cytryn (luty 1935: 625 t. ty-

tonna) i między obcemi portami 5.837 t., w tem 2.702 t. rudy, 2.233 t. koksu i 902 t. pomarańcz i cytryn.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły w lutym 7.442 t. towarów i 63 konie, wobec 5.888 t. ładunku w lutym ub. roku, mamy więc w tym miesiącu do zanotowania wyjątkowo wysoką zwyżkę obrotów towarowych na statkach Polbritu.

W kierunku eksportowym przewieziono 4.755 t. towarów (luty 1935: 3.810 t.) w tem 4.736 t. na linjach angielskich i 19 t. na linji Gdynia — Havre, która, jak wiadomo służy głównie przewozowi emigrantów. W kierunku Londynu wywieziono 2.810 t., w tem z Gdyni 2.242 t. i z Gdańska 568 t. W kierunku Hull wywieziono 1.926 t., w tem 1.466 z Gdyni i 460 t. z Gdańska. W kierunku importowym przewieziono 2.687 t. (luty 1935: 2.078 ton), w tem 2.687 t. na linjach angielskich i 80 t. z Havre do Gdyni. Z Londynu przywieziono 1.002 ton towarów, w tem 853 t. na Gdynię i 149 t. na Gdańsk. Z Hull przywieziono 1.605 ton. w tem 1.534 t. na Gdynię i 71 t. na Gdańsk.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A. miała po jednym odjeździe m/s „Piłsudski" w każdą stronę na linji Gdynia — Kopenhaga — Ameryka Północna, a prócz tego odjazd do Ameryki Południowej s/s „Pułaski". co dało rekordowy dla zimowej pory roku przewóz miesięczny: 1.291 pasażerów i 2.869 t. towarów (luty 1935: 304 pas. i 1.335 t. towarów), w tem na linji Północno — Amerykańskiej 461 pas. i 1.611 t. drobnicy, na linji Południowo—Amerykańskiej 930 pasażerów i 1.258 t. drobnicy. Na pierwszej linji było na wyjściu 230 pasażerów i 1.200 t. drobnicy, na wejściu 131 pas. i 411 t. drobnicy.

Statki Polskarobu przewiozły 38.863.5 t. węgla, wyłącznie eksportowego (luty 1935: 33.508,5 ton), z Gdyni. Wywóz kierował się do: Szwecji — 26.535 t.. do Norwegji 9.535 t. i do Belgji 2.793,5 ton. Odbyto podróży 14 i odwiedzono porty: Göteborg (3 razy). Oxelösund (2 razy), Limhamn (2 razy). Gefle (2 razy), Stockholm. Oslo. Slemmestad. Haugesund. Zeebrügge.

NOWA LINJA REGULARNA.

Do Urzędu Morskiego zgłoszona została przez f-mę Bergenske nowa linja okrętowa utrzymująca regularną komunikację w odstępach miesięcznych między Gdynią—Gdańskiem i angielskim portem Bristol. Na linji tej kursować będą statki „Lindenau" i „Stör", należące do „Bugsier Reederei & Bergung A. G. Hamburg" i „Hamburg Reederei W. Schuchmann" Hamburg. Pierwszy statek na tej linji wyjdzie z Gdyni dnia 25. bm. Maklerem nowej linji jest firma „Bergenske" w Gdyni.

UDZIAŁ BUDOWNICTWA GDYŃSKIEGO W OGÓLNYM RUCHU BUDOWLANYM POLSKI.

W ogólnym ruchu budowlanym na terenie Polski Gdynia odgrywa bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy.

Posiadamy materjały, dotyczące budownictwa na całym obszarze Rzeczypospolitej (Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego, Nr. 8 z dn. 15 marca br.) oraz materjały dotyczące budownictwa w Gdyni (Referat Statystyczny Komisarjatu Rządu). Zestawienie tych materjałów dla lat 1934 i 1935 jest niezwykle interesujące.

Budynki rozpoczęte

Wyszczególnienie	1934		1935	
	liczba budynków	kubatura w 1000 m³	brak budynków	kubatura w 1000 m³
Cała Polska	5 777	4 702	5 926	4 675
Gdynia	228	189	443	327
%% udział Gdyni w budownictwie Polski	*3,9*	*4,0*	*7,5*	*7,0*

Zaobserwować możemy, że zarówno na terenie całej Polski jak i w Gdyni w roku 1935 nastąpił wzrost liczby i kubatury budynków rozpoczętych, w Gdyni wzrost ten jest znacznie intensywniejszy, a mianowicie liczba budynków rozpoczętych w Polsce wzrosła o 13%. a ich kubatura o 21%, w Gdyni liczba wzrosła o 112%, kubatura o 118%.

Większa jest również kubatura przeciętna jednego budynku w Gdyni w porównaniu z całą Polską.

Przechodząc do drugiej części zagadnienia, do budynków zakończonych, otrzymamy następujące zestawienie:

Budynki zakończone

Wyszczególnienie	1934		1935	
	liczba budynków	kubatura w 1000 m³	brak budynków	kubatura w 1000 m³
Cała Polska	6 879	5 736	7 542	6 962
Gdynia	318	376	674	818
%% udział Gdyni w budownictwie Polski	*4,6*	*6,6*	*8,9*	*11,7*

Z zestawienia łatwo obliczyć możemy, że o ile liczba budynków zakończonych na terenie Polski wzrosła z roku na rok o 3%, a ich kubatura nawet zmalała prawie o 1%, to w Gdyni wzrost liczby budynków wyraża się cyfrą 94%, a wzrost kubatury 73% w stosunku do roku 1934.

Porównywując sytuację, jaką dają nam liczby w odniesieniu do budynków rozpoczę-

tych i zakończonych, stwierdzić możemy, że zwiększenie liczby i kubatury, jakoteż kubatury przeciętnej jednego budynku — budynków rozpoczętych — świadczy o jeszcze bardziej intensywnym rozwoju budownictwa, jaki nastąpi w roku 1936.

KONSUL BELGJI W GDYNI.

Pan Prezydent R. P. udzielił exequatur Panu Edouard Francois *Giacomini*, jako Konsulowi Belgji na obszar Pomorza z siedzibą w Gdyni.

NOWY WICE-KONSUL HONOROWY W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur Panu Aleksandrowi Wiatrakowi, jako Wicekonsulowi Honorowemu Republiki Costa - Rica na obszar m. Gdyni z siedzibą w Gdyni.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM 1936 ROKU.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim wyniósł w lutym br. 367.845 ton wobec 304. 577 ton w lutym roku poprzedniego. Z tej liczby na przywóz przypadło 50.047 ton (w lutym z. r. 33.227 ton) i na wywóz 317.798 ton (w lutym r. z. 271.350 ton). W porównaniu do miesiąca stycznia ogólny obrót obniżył się o 139.865 ton w czem przywóz o 17.477 ton i wywóz o 122.388 ton.

Z analizy poszczególnych głównych pozycyj przywozu wynika, że w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrósł przywóz towarów następujących: rudy — 27.081 ton (15.456 ton), fosforytów — 6.471 ton (0), melasa — 1.027 ton (0), surówka żelaza — 114 ton (83 ton), żelazo i stal — 1.283 ton (290 ton). W dziale towarów spożywczych wzrósł przywóz śledzi — 2.869 t. (1.252 ton) i kakao — 67,4 ton (54,8 t.). Zmniejszenie przywozu nastąpiło przy towarach następujących: Nasiona 188,2 ton (2.125 ton), kawy 251 ton (315 ton), tłuszcze zwierzęce i roślinne 477 ton (687 ton), przędza wełniana 1 tona (5,9 ton), przędza bawełniana 3 tony (85 t.), tkaniny i półfabrykaty wełniane 3,4 ton (12,7 ton), i wreszcie szmaty 11 ton (233 ton).

Na zwiększenie pozycyj wywozu w lutym rb. w porównaniu z rokiem poprzednim wpłynęły następujące towary: jęczmień 33.381 ton (34.761 ton), pszenica 11.924 ton (1.423 ton), rośliny strączkowe 6.118 ton (1.383 ton), mąka 18.436 ton (2.561 ton), bekony 165 ton (107 ton), węgiel 136.119 ton (134.388 ton), tarcica 42.323 ton (36.794 ton) i cynk 707 ton (487 t.). Zmniejszenie wywozu wykazały towary następujące: żyto 10.941 ton (22.636 ton), smary do trybów 264 ton (378 ton) i inne smary 25 ton (1.132 t.), parafina 866 ton (914 ton) i makuchy 2.019 ton (3.827 ton) i wreszcie cukier 0,7 ton (6 ton).

Zaznaczyć przytem wypada, iż ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w obu miesiącach roku bieżącego utrzymał się prawie na niezmienionym poziomie, gdyż zwiększenie przywozu z 83.494 ton w r. 1935 do 117.571 ton w roku bieżącym, zneutralizowane zostało zmniejszeniem liczb w wywozie i to z 793.371 ton w roku zeszłym do 737.984 ton w roku bieżącym.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim w lutym kształtował się pomyślnie; wprawdzie nastąpiła zwykła sezonowa zniżka względem miesiąca stycznia, jednakże daje się zanotować dość poważna zwyżka względem lutego 1935 roku, tak na wejściu jak i na wyjściu, podczas gdy w styczniu jeszcze było tylko na wejściu zwiększenie ruchu względem stycznia ub. roku, na wyjściu zaś była nawet nieznaczna zniżka. Miesiąc luty wobec powyższego charakteryzuje się więcej zaakcentowanem polepszeniem względem poprzedniego roku, aniżeli styczeń, i to mimo trwałego ubytku przeładunku węgla i okresu najsłabszego miesięcznego ruchu, jakim jest środek zimy.

Weszło ogółem do portu statków morskich 324 o ogólnej pojemności 201.602 ton rejestrowych netto (luty 1935: 276 statków z 175.181 t. r. n.), w tem z ładunkiem 133 z 89.671 t. r. n., próżnych 157 z 102.554 t. r. n. i jako do portu ukrycia, zaprowiantowania lub bunkrowania 34 z 9.377 t. r. n.

Wyszło z portu statków morskich 335 z 212.677 ton rej. netto ogólnej pojemności (luty 1935: 282 z 180.520 t. r. n.), w tem z ładunkiem 289 z 182.342 t. r. n., próżnych 16 z 19.775 t. r. n. i jako z portu ukrycia, zaprowiantowania lub bunkrowania 30 z 10.560 t. r. n.

Od początku roku weszło do portu o 77 statków i 34.397 ton rej. netto więcej tonażu aniżeli w pierwszych dwóch miesiącach ubiegłego roku, wyszło o 72 statki i 28.133 t. r. n. więcej aniżeli w odpowiednim okresie ub. roku.

Kolejność bander na wejściu była następująca: statków niemieckich 108 z 44.487 t. r. n. pojemności ładunkowej, szwedzkich 55 z 38.091 t. r. n., duńskich 67 z 37.240 t. r. n., norweskich 20 z 13.778 t. r. n., polskich 20 z 13.694 t. r. n., fińskich 9 z 12.198 t. r. n., angielskich 12 z 10.773 t. r. n. itd.

WIADOMOŚCI MORSKIE

CECHY OKRĘTÓW NAJBLIŻSZEJ PRZYSZŁOŚCI.

Są pewne wskazówki na zbliżające się ożywienie w budownictwie okrętowem. Trzeba zdawać sobie sprawę, co to oznacza dla już istniejącego tonażu światowej marynarki handlowej. Bardzo poważne udoskonalenia techniczne, osiągnięte w ostatnich kilku latach, obejmujące kadłub, maszyny okrętowe i pomieszczenia mieszkalne, czynią nowozbudowane jednostki znacznie doskonalszemi, a więc ekonomiczniejszemi od poprzednio budowanych, co wyrażać się może zwiększeniem szybkości bez zwiększenia kosztów eksploatacyjnych, a przy równej szybkości ze starym statkiem — poważną oszczędnością paliwa i miejsca i wreszcie uzyskaniem większych ładowni i pomieszczeń mieszkalnych, przez zastosowanie silniejszych przy równej objętości maszyn okrętowych.

W ostatnich czterech latach budowano mało statków, wobec czego zarysowuje się przerzedzenie nowego tonażu, które oddzieli okręty z przed pięciu lat od grupy nowych budowli, mających wystąpić do konkurencji, jak zwykle skutecznie, ze starszym tonażem.

Jakie będą cechy tego tonażu? Nie antycypując wynalazków, które zdążą znaleźć zastosowanie w nowym tonażu można na podstawie istniejącej tendencji i przez rozważania nad statkami wybitnie „nowocześnie" zaprojektowanemi wysnuć pewne wnioski co do cech „tonażu jutra".

Tendencja zwiększenia szybkości, rzecz ciekawa, nie jest bynajmniej wyraźna i w każdym razie nie może być uogólniana. Nie ulega wątpliwości, że istnieje tendencja zwiększenia szybkości transatlantyków pasażerskich, statków kanałowych, cysternowców i innych statków, które mają specjalne znaczenie w razie działań wojennych na morzu.

Ale w dziale statków frachtowych średnich i większych, jak trampów tak i linjowych, tendencja nie jest bynajmniej tak jasna, jak w latach 1926 — 30, kiedy przeważało dążenie do zwiększania szybkości nad względami jaknajekonomiczniejszej eksploatacji. Tu zarysowuje się również dążenie do wykorzystania dla konkurencji ze starszemi statkami oszczędności eksploatacyjnej i kompaktności nowych maszyn. Przypominano sobie w Anglji, że poprzednie pokolenie armatorów dorobiło się właśnie na statkach powolnych i zaprojektowano nawet 8.000 tonowe statki standarowego typu o jednym kotle, celem zmniejszenia konsumpcji dobowej węgla na tak wielkim statku poniżej 10 ton, przy szybkości, coprawda nie sięgającej 10 mil na godzinę. I równocześnie obok motorowców 17 węzłowych dla sezonowych przewozów wełny budowano motorowce linjowe 12 do 14-węzłowe i również powolniejsze cysternowce. Nie można jednakże mówić o tendencji ogólnej zmniejszania szybkości ruchu, gdyż jest to tendencja wsteczna: można jedynie zaobserwować coraz większą specjalizację okrętów i przystosowanie jaknajdoskonalsze do ich „życiowej pracy", które może się wyrażać jak znacznem zwiększeniem szybkości, tak też i niezwiększaniem szybkości względem poprzedników, przy zwiększaniu użytecznej pojemności i zmniejszaniu kosztów eksploatacyjnych. Tak, zbyt mało wyspecjalizowany, pracujący nieoszczędnie statek wczorajszego typu, zostaje zaatakowany z dwóch stron, ze strony statków szybkich i ze strony statków oszczędnych.

Trzeba jednak przyznać, że grupa atakująca „szybka" góruje znacznie nad grupą „oszczędną" tem, że jest w stanie wprowadzić do walki z całym efektem — ostatnie zdobycze techniki budownictwa okrętowego. Skuteczność działania nowowynalezionych kształtów podwodnych i nadwodnych występuje dopiero przy znaczniejszych szybkościach. Taksamo arytmetyczny efekt oszczędności na nowych maszynach występuje należycie dopiero przy instalacjach silniejszych, choć tu wobec uzyskania większej szybkości o bezpośredniej oszczędności pieniężnej mowy być nie może.

Jakież są cechy tego „szybszego" nowoczesnego tonażu? Ma on zmniejszone opory pod wodą i formy aerodynamiczne (opływowe) nad wodą, przy jaknajracjonalniejszem rozmieszczeniu pomieszczeń wewnętrznych. Maszyny częściej niż przedtem, dzięki temu, że zajmują stosunkowo mało miejsca, znajdują się w części przyrufowej okrętu.

Linje aerodynamiczne na razie zmieniają więcej nadbudówki, aniżeli sam kadłub. Mają one sens na statkach ponad 16 węzłów szybkości. Ten szybki nowoczesny tonaż coraz więcej przypomina kształtem kadłuba szybkie motorówki a nawet ślizgowce. Aerodynamiczne nadbudówki i taki kształt kadłuba dowodzą niezbicie wpływu, jaki coraz więcej okazuje budownictwo samolotów na nowoczesne budownictwo okrętowe. Nawet maszty (naprzykład na „Queen Mary") mają już kształty aerodynamiczne, co ma zapobiegać przykremu

gwizdaniu spotkaniowego wiatru w masztach, stałemu przy znacznych szybkościach.

Ciekawą osobliwością aerodynamicznych nadbudówek pasażerskich statków jest ich wzrastające oszklenie. Widać to na s/s „Normandie“, której wysunięte daleko naprzód nadbudówki o kształtach opływowych są wyjątkowo obficie oszklone. Konstruktor A. C. Hardy przypuszcza, że istnieje tendencja do całkowitego oszklenia nadbudówek. Coraz szersze zastosowanie szkła o kształcie wygiętym usuwa ostatnie wątpliwości co do prawdopodobieństwa tego przypuszczenia. I pod tym względem mamy do czynienia tylko z naśladownictwem wielkich aeroplanów.

ROZWÓJ WĘGIERSKIEJ ŻEGLUGI I EKSPANSJI NA BLISKI WSCHÓD

Węgierska żegluga rzeczno-morska wstępuje w nową fazę rozwoju, polegającą na usamodzielnieniu się tej żeglugi w postaci oddzielnego przedsiębiorstwa państwowego, które już w najbliższym czasie ma się ukonstytuować, jako spółka akcyjna.

Nowe towarzystwo będzie utrzymywało w miarę możności dwutygodniowe kursy regularne pomiędzy Budapesztem a Egiptem z zawijaniem do portów palestyńskich, tureckich i greckich.

W zakresie działalności handlowej przewidziana jest współpraca towarzystwa z Węg. Sp. Akc. dla Żeglugi Rzecznej i Morskiej (M F T R) oraz kolejami węgierskiemi, polegająca na tem, że akwizycją ładunków na Węgrzech zajmą się koleje i M. F. T. R., o ładunki powrotne zaś towarzystwo będzie się starało we własnym zakresie.

Zadaniem nowego towarzystwa będzie pozatem badanie i zdobywanie dla towarów węgierskich rynków zbytu, a przedewszystkiem powiększenie eksportu węgierskiego do Palestyny i wogóle zacieśnienie stosunków handlowych węgiersko - palestyńskich.

Zaznaczyć należy, że węgierskie sfery gospodarcze coraz więcej interesują się Palestyną, jako rynkiem eksportowym, dającą możność plasowania towarów za walutę szlachetną i posiadającym z tego względu, zwłaszcza dla tych gałęzi przemysłu węgierskiego, które zdane są na import surowców z zagranicy, pierwszorzędne znaczenie. W związku z akcją uprzemysłowienia Palestyny, projektowaną na najbliższe dwa lata, przemysł węgierski widzi możność dalszego rozwoju tego eksportu, w którym nowe towarzystwo żeglugi rzeczno - morskiej ma odegrać w przyszłości ważną rolę.

SPRAWA KOMUNIKACJI WŁOSKIEJ GENUA — PORTY SYCYLJI — PORTY BAŁTYCKIE.

Wojna włosko - abisyńska i zastosowanie sankcyj podważyło możliwości istnienia w chwili obecnej włoskiego przedsiębiorstwa żeglugowego dla eksploatacji linji Genua — porty Sycylji — porty bałtyckie. S. s. „Fior di Mandorlo“ został sprzedany i prowadzone są pertraktacje w sprawie reorganizacji przedsiębiorstwa „S. A. di Navigatione Italo — Somala“ w Genui, do którego należał ten statek. Jest możliwe, że w przyszłości powstanie linja obsługiwana nowemi statkami, specjalnie zbudowanemi dla tej komunikacji, mającej dla Włoch dość duże znaczenie, przez zatrzymanie sobie frachtów z poważnych ilości owoców eksportowych.

OTWARCIE DWORCA MORSKIEGO W NEAPOLU.

W końcu maja otwarty zostanie dworzec morski na Molo Luigi Razza w Neapolu. Będzie on jednym z największych na morzu Śródziemnem. Obecnie wykonywana jest dekoracja wnętrza przez znanych malarzy włoskich

NOWY „HERAKLES“ FIŃSKIEJ LINJI POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKIEJ.

W połowie kwietnia nastąpi w Oslo przejęcie przez Finska Syd-Amerika Linien parowca norweskiego „Vinstra“, który jako „Herakles“ wejdzie na linję tego towarzystwa. Równocześnie znany w naszym porcie stary „Herakles“ zostaje sprzedany do Anglji.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WYMIANA TOWAROWA ARGENTYNY Z POLSKĄ.

Według ostatnio opublikowanych argentyńskich danych statystycznych wymiana handlowa Polski z Argentyną przedstawiała się w ciągu ostatnich dwóch lat następująco: (w pesetach papierowych)

	1935 r.	1934 r.
Eksport z Polski do Argentyny	11.071.384	4.931.535
Import do Polski z Argentyny	8.809.114	8.088.526

Trudno jest przeliczyć te wartości dokładnie na złote wobec tego, że wchodzą dwa różne kursy w rachubę tak odnośnie importu jak i eksportu. Co się tyczy eksportu powyżej podane dane są wartościami „rynkowemi“, a przy imporcie wartościami „taryfowemi“. Należy przytem zwrócić uwagę, że wartość „taryfowa“, ogólnie biorąc, była niższa w 1935 r. o 4.77% od wartości faktycznie importowanych towarów, a w 1934 r. o 8,29%. Biorąc pod uwagę te wszystkie momenty, można w przy-

bliżeniu obliczyć, że na podstawie argentyńskich danych wymiana między Polską a Argentyną przedstawiała się w złotych następująco:

	1935 r.	1934 r.
Eksport z Polski do Argentyny	17.800.000	8.200.000
Import do Polski z Argentyny	15.300.000	14.100.000

Dane statystyczne polskie odbiegają od tych cyfr znacznie, jednak mimo to stwierdzić należy, że dostawy towarów polskich do Argentyny wzrastają.

Udział Polski w całym imporcie Argentyny wzrósł z 0,5% w 1934 r. do 1.0% w roku ubiegłym. Z 26-tego miejsca zajęliśmy kolejno miejsce 19-te w 1935 r. jeśli chodzi o przywóz z Polski do Argentyny. Polska figuruje bezpośrednio po Czechosłowacji i Luksemburgu.

Brak jest bliższych danych odnośnie rodzaju towarów importowanych z Polski w 1935 r. i ukażą się one dopiero za kilka miesięcy.

WARUNKI IMPORTU DO FRANCUSKICH POSIADŁOŚCI DAHOMEY I WYBRZEŻA KOŚCI SŁONIOWEJ.

Wśród grupy kolonij francuskich objętych wspólną nazwą Francuskiej Afryki Zachodniej („Afrique Occidentale Française"), kolonje Cote d'Ivoire i Dahomey stanowiły dla importerów zagranicznych przedmiot specjalnego zainteresowania jako asymilowane pod względem ustroju celnego do terytorjów mandatowych, gdzie cło wejściowe pobierane jest w jednakowej wysokości od towarów wszelkiego pochodzenia, nie wyłączając francuskiego. Zasada równego traktowania celnego wszelkich towarów importowanych do Cote d'Ivoire i Dahomey wypłynęła z postanowień konwencji francusko - angielskiej podpisanej w Paryżu dnia 14 czerwca 1898 roku. W obu kolonjach cło wejściowe na towary wszelkiego pochodzenia zostało ustanowione w zasadniczej wysokości 10% ad valorem i choć następnie poczyniono dla niektórych towarów wyjątki (wyznaczając cło od wagi lub modyfikując stawkę procentową od wartości), nie naruszono jednak nigdy zasady równego traktowania wszelkich towarów obcych z towarami francuskiemi.

Przywóz do Côte d'Ivoire i Dahomey w r. 1934 w tys. fr. fr.

Tkaniny bawełniane	30.378
Przędza bawełniana	2.100
Tkaniny wełniane	659
Tkaniny jutowe, lniane etc.	6.252
Odzież gotowa	1.434
Bielizna szyta	1.354
Węgiel	229
Drzewo budulcowe	95
Żelazo	1.206
Wyroby metalowe	11.686
Sól	1.468
Cukier	1.129
Papier i tektura	770
Szkła i kryształy	932
Konserwy spożywcze	1.395
	62.088

Dostawy z Polski wynosiły tylko 22.000 zł, co dowodzi, że istniały duże możliwości do rozszerzenia naszego eksportu, warunki jednak uległy ostatnio zasadniczej zmianie.

Dnia 31 października 1933 r. w „Journal Officiel" ukazał się bowiem dekret rządu francuskiego, mocą którego import do Côte d'Ivoire i Dahomey poddany został prawie w całości ograniczeniom kontyngentowym. Kontyngentami zostały objęte towary następujące: wędliny i konserwy mięsne i mleczne, mąka pszenna, ryż, ziemniaki, cukier, tytoń i wyroby, oleje i tłuszcze, wina, likiery i inne napoje alkoholowe, cement, stal i żelazo, mydło i perfumerja, fajanse, szkła i kryształy, przędza bawełniana, tkaniny bawełniane, wyroby dziane, tkaniny ze sztucznego jedwabiu, odzież i bielizna, obuwie skórzane i gumowe, wyroby nożownicze, naczynia kuchenne (tu należą także naczynia emaljowane, które Polska eksportowała do Côte d'Ivoire), broń i amunicja, beczki, rowery, samochody, wyroby gumowe, zapałki. Kontyngenty zostały wyznaczone na okres półroczny, od 1 listopada 1935 do 30 kwietnia 1936 r. Jednocześnie ogłoszony został podział tych kontyngentów między ważniejszych importerów, za podstawę którego przyjęty został stan przywozu w ciągu r. 1934. W tych warunkach Polska oczywiście nie otrzymała na żaden towar specjalnego kontyngentu i udział jej tak, jak w statystyce, objęty został pozycją „innych krajów". Następujące państwa natomiast otrzymały na większą lub mniejszą ilość pozycyj towarowych kontyngenty specjalne: Francja, Anglja, Belgja, USA., Holandja, Włochy, Niemcy, Japonja, ZSSR., a nawet Czechosłowacja(koce bawełniane — 0,5 q i wyroby gumowe — 2 q).

Ograniczenia kontyngentowe dotyczą więc nietylko państw obcych ale i Francji, suwerennej zwierzchniczki kolonij Côte d'Ivoire i Dahomey, przez co zarządzenie to nosi zupełnie odrębny charakter, niepodobny do normalnej procedury kontyngentowania przywozu, kiedy chodzi o ograniczenie obcej konkurencji na korzyść przemysłu krajowego.

Stan ten wynika z postanowień art. 9 Konwencji z 14. 6. 1888, a bez jej wypowiedzenia zasada równego traktowania towarów obcych nie mogła być złamana. Zasada ta została pozornie utrzymana, albowiem ograniczenia kontyngentowe dotknęły wszystkie bez wyjątku kraje importujące, nie wyłączając Francji. Niemniej jednak, praktycznie biorąc, wyznaczenie sztywnych kontyngentów w różnej wysokości dla poszczególnych państw, w oparciu o dowolnie wybrane dane statystycz-

ne,, jest równoznaczne ze złamaniem zasady „otwartych drzwi".

Zasadnicza zmiana warunków importu, jak również spóźnione ogłoszenie dekretów w kolonjach 9 listopada (w Dahomey) wzgl. 18 listopada (w Côte d'Ivoire), a mimo tego utrzymanie mocy obowiązującej wstecz od 1 listopada, niewyłączenie z pod działania dekretu towarów wyekspedjowanych przed datą opublikowania dekretu, mylne obliczenie kwot kontyngentów spowodowało wielkie zamieszanie i panikę wśród kupców kolonjalnych.

Trudno w tej chwili przewidzieć, jak długo jeszcze handel importowy Côte d'Ivoire i Dahomey odbywać się będzie w tych tak utrudnionych niezwykle warunkach. Wyrażane są przypuszczenia, że Anglja, która zgodziła się na kontyngenty (wymierzone przeciwko Japonji), zrzeknie się przysługujących jej z tyt. art. 9 konwencji przywilejów co do stawek celnych. Przypuszczać zatem należy, iż stosowanie ograniczeń kontyngentowych zostanie przedłużone aż do dnia 1 listopada 1936 r. t. j. do chwili kiedy — Francja będzie mogła (wobec upływu terminu wypowiedzenia) zastąpić kontyngenty nową taryfą celną dyskryminującą towary obce na rzecz towarów francuskich. Nie jest przytem wykluczone, iż tak jak to ma miejsce w pozostałych kolonjach Francuskiej Afryki Zach. utrzymane zostaną kontyngenty na wyroby włókiennicze, szczególnie forsowane przez Japonję.

Ulegając protestom sfer kupieckich rząd francuski podniósł ostatnio o 30% wszystkie kwoty kontyngentowe ustalone dekretem z 31. X. 35, pozostawiając Gubernatorowi Gen. swobodę udzielania kontyngentów dodatkowych.

TRANZYT FASOLI POLSKIEJ PRZEZ RUMUNJĘ.

Trudności, jakie w początku rb. czynione były przy tranzycie fasoli polskiej przez Rumunję, zostały na skutek interwencji i porozumienia z rumuńskiem Ministerstwem Rolnictwa usunięte. W roku ubiegłym wydane zostało zarządzenie na podstawie ogólnego zaświadczenia Ministra Rolnictwa, stwierdzającego, że w Polsce niema szkodnika fasoli „Bruchus", zwalniające transporty fasoli polskiej tranzytowanej przez Rumunję od formalności przedstawiania świadectw fitopatologicznych. Rozporządzenie obejmowało określoną ilość wagonów fasoli i przewidywało, że z każdego wagonu będzie pobierana próbka 100 gramów.

Ponieważ kontrola graniczna powodowała opóźnienie transportów, rumuńskie Ministerstwo Rolnictwa zgodziło się na skutek wspomnianych wyżej interwencyj, ułatwić tranzyt, w tym celu wydało w dniu 26. II. 36 nowe zarządzenie Nr. 41609/936. W myśl postanowień tego zarządzenia fasola polska, tranzytowana przez Rumunję, nie potrzebuje być zaopatrzoną w świadectwa fitopatologiczne, jednocześnie nie będzie podlegała kontroli sanitarnej na granicy, a wagony będą plombowane w Grigore Ghica Voda. Plomby będą sprawdzane w Konstancy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27-GO LUTEGO DO 7-GO MARCA 1936 R.

BRAZYLJA. Wszystkie minerały przy eksporcie z Brazylji zwolnione zostały od obowiązku odstępowania 35% dewiz (przypadających z eksportu) po kursie urzędowym.

BRYTYJSKE POSIADŁOŚCI. — CYPR. Z dniem 12 lutego br. został zwolniony od cła na okres roczny budulec drzewny przeznaczony dla robót podziemnych w kopalniach.

DANJA. Opłaty od zboża i przetworów zbożowych zostały zmienione 22 lutego, 29 lutego i 1 marca 1936 r.

FRANCJA. Dziczyzna żywa pochodzenia polskiego podlega od 20 lutego br. ocleniu w/g stawek taryfy minimalnej.

Łącznie z ustawą z 26 lutego br. o upoważnieniu rządu do wydawania dekretów w zakresie spraw celnych ogłoszony został w „Journal Officiel" z 27 lutego br. dekret przedłużający moc obowiązującą b. licznych przepisów taryfowo - celnych wydanych w ciągu 1935 r. w drodze dekretów.

GWADELUPA. „Le Journal Officiel" z 19 lutego rb. zawiera obwieszczenie o zmianie stawek celnych na beczki.

GRECJA. Amoniak w płynie przeznaczony do wyrobu nawozów sztucznych może być wwożony bez cła.

INDOCHINY. Dekret francuski z 15 lutego br. zatwierdza rozporządzenie Rady Generalnej Indochin o zwolnieniu pojedyńczych części samolotów sportowych od wszelkich opłat wewnętrznych.

HISZPANJA. Według ostatnich informacyj istnieje prawdopodobieństwo wydania nowych zarządzeń dewizowych, idących w kierunku wprowadzenia obowiązku odstępowania dewiz uzyskiwanych przy eksporcie.

IRLANDJA. Nałożone zostało 40% cło od wartości na szereg wyrobów z żelaza lanego (kratki kominkowe, ruszty, drzwiczki do pieców, sprzęt kuchenny.

Z dniem 15 lutego br. 33½% cło ad valorem pobierane od tkanin w sztuce uległo rozszerzeniu na tkaniny mieszane z jedwabiu sztucznego i naturalnego, na tkaniny mieszane w głównej części wykonane z bawełny i wełny oraz na flanele.

JUGOSŁAWJA. Na okres 6 miesięcy zostało zniesione cło na siarkę i kwiat siarczany.

ŁOTWA. Rada Ministrów uprawniła komisję Walutową do rozstrzygania, które płatności wobec zagranicy mogą być dokonywane przez Bank Łotwy i instytucje upoważniane bez specjalnego pozwolenia Komisji. Pozwolenia na przywóz mogą być uzależnia-

ne bądź od zawierania tranzakcyj kompensacyjnych, bądź od jego wyrównania tranzytem, spedycją i innemi usługami.

MAROKKO HISZP. Na podstawie ostatnich rozstrzygnięć centralnych władz hiszpańskich Urząd Finansowy w Tetuanie upoważniony jest do samodzielnego załatwiania wniosków o przydział dewiz na podstawie oryginalnych faktur, konosamentów i innych dokumentów, stwierdzających istnienie tranzakcji handlowej. Należy zaznaczyć, że Ceuta i Melilla, jako miasta hiszpańskie podlegają przepisom Centrali Dewiz w Madrycie, w związku więc z tem za jednym konosamentem nie mogą iść towary z przeznaczeniem częściowem do Ceuty i Melilli. a częściowem do Hiszpańskiego Marokka.

NIEMCY. Od 1 bm. obowiązują tymczasowe nowe stawki celne zawarte w dodatkowem porozumieniu ze Szwajcarją, a dotyczące waniliny i niektórych tkanin.

Z dn. 5 bm. i częściowo z dn. 16 bm. wchodzą w życie zmiany niemieckiej taryfy celnej dotyczące owoców, drzewa nieobrobionego, mleka, śmietany itp.. odpadków z ryb, olejów tłustych i tranów oraz kwasu stearynowego.

PORTUGALJA. Dekret z 8 lutego br. zmienia stawki celne na nasiona.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Z dniem 22 bm. ulegnie zwyżce cło na rękawiczki dziane z wełny w związku ze zmianą w sposobie obliczania wartości towaru importowanego.

SZWAJCARJA. Od 1 bm. obowiązują tymczasowo nowe stawki celne szwajcarskie zawarte w porozumieniu dodatkowem z Niemcami, a dotyczące ceraty, oraz urządzeń oświetleniowych do samochodów i rowerów.

URUGWAJ. Cło na kredę zostało ustalone w wysokości 50 pes. od tonny.

WIELKA BRYTANJA. W myśl ostatniego porozumienia brytyjsko - irlandzkiego w sprawie stosunków handlowych w 1936 r. zostało obniżone cło brytyjskie pobierane od następujących artykułów wwozu — pochodzenia irlandzkiego: od bydła rogatego, koni. psów, baranów i jagniąt oraz od mięsa baraniego (łącznie z odpadkami).

12 lutego br. weszło w życie rozporządzenie podwyższające stawkę celną na surowiec włosiowy do wyrobów tapicerskich.

Safrol został zwolniony od t. zw. cła kluczowego z dn. 12 lutego br.

WŁOCHY. Z dn. 17 lutego br. przestały obowiązywać konwencyjne stawki minimalne stosowane dotychczas przy cleniu norymberszczyzny i galanterji gumowej.

Jednocześnie ukazało się wyjaśnienie w sprawie taryfikacji rękawiczek gumowych profilaktycznych.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Zapotrzebowanie na wyroby cukiernicze istnieje w Indjach Brytyjskich i na Malajach. Szczegóły w Instytucie. P/5871/60/sz.

Firma syryjska interesuje się zakupem w Polsce wyrobów czekoladowych. P/5235/4E/sz.

Firma w Unji Afryki Połudn. interesuje się zakupem krawatów czysto jedwabnych i in. P/5059/64/sz.

Firma kalifornijska interesuje się zakupem koszy. P/5237/49/sz.

Figurki porcelanowe i fajansowe poszukiwane na reeksport przez biuro zakupów w Berlinie. P/1544/4H/sz.

Firma w Syrji interesuje się zakupem guzików bakelitowych oraz cukierków. P/1092/4E/sz.

Różne artykuły jak wyroby emaljowane, fajansowe itd. poszukiwane są przez firmę kolumbijską. P/5469/95/sz.

Firma w Egipcie poszukuje dostawców cukierków. P/4893/50/sz.

Firma angielska interesuje się importem pończoch z jedwabiu sztucznego w dużych ilościach. P/5336/47/M.

Importem do Mandżurji materjałów paltowych w cenie 1—6 sh za yard oraz wierzchnich skór na obuwie — Boxcalf interesuje się tamtejsza firma. P/6016/37/M.

Firma angielska poszukuje tarcicy brzozowej o wymiarach: grubości 1", szerokości 4", długości od 4 do 16" stóp. P/5746/40/C.

Firma angielska poszukuje drzewa wiśniowego. P/5617/40/C.

Na terenie Indyj Brytyjskich istnieją możliwości zbytu łańcuchów. P/5843/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu na rynku belgijskim małych metalowych zameczków. P/3393/43/Ro.

Istnieej możliwość zbytu narzędzi rolniczych i ogrodniczych w Marokko. P/4617/44/Ro.

W Kolombo istnieją możliwości zbytu naczyń emaljowanych. P/5945/95/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PODATKOWE PRZY ZATRUDNIENIU WIĘKSZEJ ILOŚCI ROBOTNIKÓW

W związku z akcją zwalczania bezrobocia Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym zezwala z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) na prowadzenie:

1) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. II — a) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XVIII taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od dnia 20 lutego br. do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 625 robotników, b) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 1.250 robotników.

2) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. III — a) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II lit. C, rozdział XVIII taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 250 robotników; b) przedsiębiorstw przemysłowych wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą najwyżej 625 robotników;

3) na podstawie świadectwa przemysłowego kat. IV — a) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XVIII taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą zarówno przy fabrykacji ręcznej, jak i przy stosowaniu silników mechanicznych, najwyżej 125 robotników; b) przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz. II. lit. C, rozdział XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te w okresie od 20 lutego do 31 grudnia br. zatrudniać będą zarówno przy fabrykacji ręcznej, jak i przy stosowaniu silników mechanicznych najwyżej 250 robotników.

WYSTAWY I TARGI

TARGI GDYŃSKIE.

W ciągu ostatnich dwóch lat organizowane były na terenie Gdyni wystawy o charakterze rzemieślniczo - przemysłowym o zasięgu lokalnym. Wystawy te miały m. in. za zadanie podniesienie poziomu wyrobów rzemieślniczych na terenie Gdyni, jak również dokonanie pewnego przeglądu rzemiosła i przemysłu zarówno w Gdyni, jak i w najbliższem zapleczu.

Wystawy te zorganizowane zostały przy środkach ograniczonych, a cele, jakie sobie stawiały, nie przekraczały możliwości finansowych zarówno samego Towarzystwa Wystaw i Targów, jak i tych sfer gospodarczych, które się przy wystawach grupowały.

Te względy zwróciły uwagę sfer gospodarczych na akcję Towarzystwa Wystaw i Targów. Jednocześnie utrwaliło się zarówno w łonie naszej Izby, jak i czynników urzędowych przekonanie, że Gdynia posiada już te wszystkie warunki, jakie są konieczne do istnienia stałych Targów, jako wykładni prężności gospodarczej danego środowiska. Rozmowy, przeprowadzone przez naszą Izbę i Komisarjat Rządu z Towarzystwem Wystaw i Targów, będącem spółką z ograniczoną odpowiedzialnością, zakończyły się przystąpieniem obu instytucyj do Towarzystwa w charakterze udziałowców. Jednocześnie zostaje podniesiony kapitał Towarzystwa, wynoszący obecnie 45 tys. złotych, do wysokości 100 tys. złotych przez dokooptowanie szeregu przedsiębiorstw i osób w charakterze udziałowców.

Tegoroczną imprezą T-wa Wystaw i Targów o szerszem gospodarczem znaczeniu będą Targi Gdyńskie w czasie od 28. 6. do 12. 7. na terenie wystawowym. Obejmują one dwa działy zasadnicze: budowlany i przemysłu rybnego oraz rybołówstwa, a następnie działy dodatkowe: przemysłu morskiego i folkloru oraz dział propagandy ekspansji morskiej. Podstawowym działem Targów jest dział budowlany, rozpadający się ze swojej strony na 7 sekcyj, obejmujących: maszyny budowlane i przyrządy, materjały budowlane (w tem pomocnicze, jak farby, lakiery, pokosty) oraz rzemiosło budowlane, następnie przybory biurowe i naukowe w budownictwie, a więc instrumenty miernicze i rysunkowe oraz podręczniki, dalej wykresy statystyczne instytucyj finansowych w Gdyni, obrazujące ich akcję finansowania budownictwa.

Odrębne miejsce zajmą zestawienia Towarzystwa Budowy Osiedli, informujące o rynku parcelowym w Gdyni, oraz przegląd parceli prywatnych.

Dział przemysłu rybnego i rybołówstwa rozbity będzie na dwie części. Pierwsza obejmuje sprzęt rybacki, druga poświęcona będzie przemysłowi wędzarniczemu oraz przemysłom pomocniczym. Wreszcie program Targów zamyka dział propagandy kolonjalnej, z uwzględnieniem spraw polskiego wychodźtwa.

Zadanie, jakie sobie postawiły Targi Gdyńskie, mają na celu współdziałanie z wysiłkami sfer urzędowych i gospodarczych w rozbudowie Gdyni i doprowadzeniu inwestycyj miejskich do harmonijnej proporcji z rozbudową portu. Wysiłki rzetelnej inicjatywy prywatnej spotkają się niewątpliwie z należną oceną kół zainteresowanych.

BEZPŁATNY TRANSPORT MORSKI EKSPONATÓW NA TARGI LEWANTYŃSKIE.

Linja okrętowa „Svenska Orient Linien" oraz utrzymująca z nią wspólny serwis na Bliski Wschód „Żegluga Polska" postanowiły transportować bezpłatnie od portu polskiego aż do portu palestyńskiego wszystkie eksponaty polskie przeznaczone na Targi Lewantyńskie w Tel-Aviv, za wyjątkiem szczególnie ciężkich ładunków jak wozy meblowe, urządzenia fabryczne itp., od których będą pobierane tylko opłaty na pokrycie kosztów własnych linij.

Zarządzenie to ma na celu ułatwienie eksporterom polskim wzięcia udziału w wymienionych Targach, jak również dalszej ekspansji na rynku palestyńskim. Spodziewać się należy, że stanowisko zajęte przez obie linje, a świadczące o dużem zrozumieniu dla interesów eksportowych, przyczyni się w znacznym stopniu do wzięcia licznego udziału polskich sfer gospodarczych w Targach Lewantyńskich.

Najdogodniejsza okazją załadowawcza dla wysyłki eksponatów będzie okrętem m. s. „Gotland" — około 2. IV. z Gdyni.

Maklerem wspomnianej linji jest f. Bergenske w Gdyni.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

O WŁAŚCIWE WYKORZYSTANIE POŁOWÓW BAŁTYCKICH ŚLEDZI.

Bałtyk jest według mniemania ogółu morzem wyjątkowo biednem w rybę. Zdanie to nie jest słuszne. Bałtyk tylko ma małą rozmaitość gatunków ryb, posiada również przewagę drobnych odmian gatunków gdzieindziej, w wodach słońszych znanych w formach większych. Absolutna ilość osobników w poszczególnych gatunkach ryb bałtyckich jest bardzo duża i pod tym względem Bałtyk wytrzymuje porównanie z innemi morzami, a nawet częściowo góruje nad niemi.

Szprot i śledź bałtycki mimo swych niepozornych wymiarów grają poważną rolę w wyżywieniu państw bałtyckich, w tej liczbie i u nas, gdzie połowy szprota w ostatnich latach wzrastają wyjątkowo szybko, wyprzedzając znacznie inne kraje.

Udoskonalenie metod połowów tak szybko zwiększa ich zdobycz, że konsumcja z trudem może nadążyć i zachodzi raz po raz potrzeba ograniczania połowów dla uniknięcia katastrofalnego załamania się cen.

Śledź bałtycki również zasługuje na naszą uwagę. Zdaje się, że nie wynaleźliśmy jeszcze i nie zastosowaliśmy względem śledzi należytej metody połowów, jak i nie zorganizowaliśmy odpowiednio konsumcji dla tych połowów. Istotnie, na wodach południowej i zachodniej Szwecji, oraz na wodach Finlandji, czyli w dwóch przeciwległych końcach Bałtyku, gdzie śledź bałtycki nawet wygląda jak dwie całkiem różne (różnica wielkości) ryby, połowy rozwinięte są nadzwyczajnie. Zapewne więc i u nas te połowy możnaby zwiększyć.

Nasze otwarte brzegi coprawda nieregularnie są nawiedzane przez ławice śledzi, jednakże w układzie ogólnym prądów na Bałtyku leżymy na korzystnym, prawym w stosunku do kierunku wejściowego prądu brzegu, to też przy większej aktywności i zastosowaniu odpowiednich sposobów moglibyśmy ławic śledzików przed naszemi brzegami skutecznie poszukiwać.

Jesienny ciąg śledzików daje, jak w ostatnim sezonie, nagłe i obfite połowy, do których wchłaniająca zdolność krajowej konsumcji z trudem się dopasowuje, wobec czego ceny na te śledziki odrazu spadają.

Śledzik jesienny jest odporniejszy na zepsucie od szprota i lepiej od niego wytrzymuje wobec tego transport na położone w głębi kraju rynki. Na odcinku towaru wędzonego śledzik napotyka na konkurencję całoroczną importowanego dla potrzeb wędzarń małego śledzia szwedzkiego i dużego norweskiego, jak również różnych sezonowych odmian śledzia morza Północnego. Ale śledzik nasz, jako trafiający do wędzarń w najświeższym stanie, ma oczywiście pewną wyższość nad temi gatunkami, choć ustępuje im pod różnemi względami.

W ostatnim czasie czynione są próby preparowania naszych śledzików jako t. zw. schneideheringe, które, zasolone w beczkach, później służą do przygotowania t. zw. moskalików i innych sposobów konserwów octowych. Dotąd były znane tylko norweskie schneideheringe, obecnie jedna z firm portu rybackiego w Gdyni, po przeprowadzeniu prób ze szwedzkiemi śledziami, przeszła na preparowanie śledzików, które spotykają się jako domieszka przy połowach szprotów włókami.

Wszystko przemawia za tem, że teren dla konsumcji śledzików połowów krajowych jest u nas zbyt mało przygotowany. Zastosowanie zamrażalni do tych połowów, racjonalnego transportu i konserwacji w miejscach sprzedaży rozszerzą znakomicie możliwości zbytu śle-

dzików. Śledzik nie potrzebuje tak skomplikowanej propagandy jak dorsz i może się okazać najwdzięczniejszym „pionierem“ torującym drogę dla konsumcji dorsza i surowego szprota w kraju. *KLT.*

— **RYNEK ŚLEDZIOWY W GDYNI.** Sytuacja w dalszym ciągu mocna w związku tak z wyczerpaniem zapasów lokalnych (w Anglji zapasy jeszcze wcześniej się wyczerpały), jak też z pełnią sezonu postu. Z niektóremi gatunkami doszło do paradoksów: ceny na yarmouthy w tym roku są u nas wyższe od cen gatunków szkockich!

Zato w tym roku nowe połowy na północnych podejściach do morza Północnego zapowiadają się znacznie wcześniej niż zwykle: stornowayskie matjasy będą łowione w tym roku już z początkiem maja. Dobry do solenia matjas pojawi się jednakże dopiero po 15 maja. Pierwsze partje solonych śledzi z tych połowów pojawią się w Gdyni i Gdańsku około 10 czerwca, czyli wcześniej niż w roku ubiegłym.

Na rynku gdyńskim wyrażane są obawy, że budująca się z terminem wykończenia na 1 sierpnia w porcie rybackim w Gdyni chłodnia nie będzie mogła być wykorzystana do tegorocznych shetlandzkich i szkockich połowów, tembardziej, że istnieje jeszcze nawet możliwość niewykończenia chłodni w przewidzianym terminie (1 sierpnia).

Ostatnie notowania śledziowe w porcie rybackim w Gdyni za całą beczkę śledzi solonych, ocloną, wagonowo — były:

1. **Polskie połowy „Mewy“** - wyczerpane
2. **Importowane yarmouth** I trade: matties i matfulls 82. Także ordinary: small matties i matfulls 77.
3. **Szkockie** I trade: Matties 77, Fraserbourg matties 79.
4. **Szkockie matjasy:** (za dwie półbeczki) Stornoway matjes: — medium 120, selected 130, large 140. Lerwick matjes: medium 110, selected 120, large 130.
5. **Islandzkie matjasy:** 135, Faxa 83.
6. **Norweskie śledzie:** Sloe 40 — 41, Vaar 35—36, Norweskie lekko solone Sloematjes 55, schneideheringe 84 nowe, 48 stare.
7. **Schneideheringe z krajowych śledzi:** 68.

— **IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH PRZEZ GDAŃSK I GDYNIĘ W ROKU UBIEGŁYM.** Łączna ilość śledzi solonych w obu portach naszego obszaru celnego pozostała bez zmiany w stosunku do roku 1934, i wyniosła 363.067 beczek w roku ubiegłym tj. 1935. Z ilości ogólnej 65% otrzymał Gdańsk, a 35% Gdynia, czyli i ten stosunek w obydwu ostatnich latach pozostał bez zmiany. — Rok 1935: **Gdynia:** jarmuckie 26,832, szkockie 32.105, norweskie 22.937, holenderskie 8.136, islandzkie 10.264, polskie 30.739.

Rok 1935: **Gdańsk:** jarmuckie 99.409, szkockie 110.756, norweskie 9.807, holenderskie 9.172, islandzkie 3.911, polskie —.

Ilości podane w beczkach (waga brutto jednej beczki 160 kg, netto 115 kg).

Dotychczas Gdańsk posiada wybitną przewagę w imporcie śledzi z Anglji (gatunki: jarmuckie i szkockie), podczas gdy Gdynia prowadzi w śledziach norweskich, islandzkich. (Komun. Portu Rybackiego).

— **KURSY STAŁE I LOTNE DLA RYBAKÓW.** Na 15 lugrach śledziowych firma „Mewa“ pracuje na Morzu Północnem, 210 ludzi w tem 8 polskich rybaków. Od maja br. ilość załogi polskiej wzrośnie do 105 ludzi, czyli do 50% całego składu załóg tej flotylli.

Na wzór zeszłorocznych wykładów, zakończonych egzaminami, celem szkolenia fachowego, rozpoczynają się obecnie w Szkole Morskiej w Gdyni kursy: motor. i wyższy kurs sterniczo-nawigacyjny. Przewiduje się w roku bieżącym 46 rybaków jako uczestników (30 na kurs motorowy i 16 na wyższy nawigacyjny). Absolwenci kursu nawigacyjnego przewidziani są na sterników. Dalsze stopniowanie przy zamianie dyplomów przewiduje możliwość objęcia stanowiska kapitana na polskim lugrze dalekomorskim.

Dla przeszkolenia rybaków uprawiających połowy przybrzeżne i pod Bornholmem Morski Instytut Rybacki zamierza zorganizować wykłady lotne, odbywające się w rozmaitych ośrodkach rybackich na wybrzeżu, przyczem przeszkolenie odbywać się ma w czasie, kiedy rybacy nie uprawiają połowów.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	30. 3.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	1. 4.
s/s CAPELLA*	6. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	8. 4.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I.	4. 4.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	30. 3.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	1. 4.
s/s CAPELLA*	6. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	8. 4.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		ŁOTWA		
s/s MINOS*	30. 3.	**Ryga**		
s/s URANUS*	6. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	30. 3.
(via Bremen)		co tydzień	s/s URANUS*	6. 4.
		Ryga		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	29. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	1. 4.
	12. 4.	co 2 tygodnie		15. 4.
		LITWA		
s/s FALKEN	29. 3.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	1. 4.
	12. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*		15. 4.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	2. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	2. 4.
		co 8 dni		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	4. 4.	**Stockholm — Norrköping**		
	18. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	7. 4.
		co 14 dni		21. 4.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	2. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	2. 4.
		co 10 dni		
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	30. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	30. 3.
	14. 4.	co 2 tygodnie		14. 4.
s/s BLENDA	6. 4.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	8. 4.
	20. 4.	co 2 tygodnie		22. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö. Göteborg		
s/s LUDWIG	30. 3.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	30. 3.
s/s EGON	6. 4.	co tydzień	s/s EGON	6. 4.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW	28. 3.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s TCZEW	28. 3.
s/s ALBERT	31. 3.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALBERT	31. 3.
s/s TATTI	4. 4.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TATTI	4. 4.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s MINOS*	30. 3.
s/s MINOS*	30. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	6. 4.
s/s URANUS*	6. 4.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	1. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	2. 4.
	8. 4.	co tydzień		9. 4.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 30. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 30. 3.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BRISK	31. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BRISK	31. 3.
s/s AKERSHUS	6. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	6. 4.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	7. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	30. 3.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	13. 4.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	5. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	2. 4.
s/s BALTROVER*	29. 3.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	9. 4.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	5. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	9. 4.
s/s LWÓW*	29. 3.	co tydzień	s/s LWÓW*	2. 4.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	30. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	30. 3.
		co 1—2 tygodnie		
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	28. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	28. 3.
s/s HAGUE	4. 4.	co tydzień	s/s HAGUE	4. 4.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	25. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s HEBE	31. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HEBE	31. 3.
s/s IRENE	7. 4.	co tydzień	s/s IRENE	7. 4.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	31. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	1. 4.
s/s PUCK	7. 4.	co tydzień	s/s PUCK	8. 4.
s/s ARIADNE	30. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ARIADNE	30. 3.
s/s PRIAMUS	2. 4.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	2. 4.
s/s BUTT	6. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	6. 4.
s/s BUSSARD	16. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	16. 4.
s/s WIBORG	ok. 5. 4.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 5. 4.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	31. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	1. 4.
s/s HEL	7. 4.	co tydzień	s/s HEL	8. 4.
s/s BUTT	6. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	6. 4.
s/s BUSSARD	16. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	16. 4.
		(Rummel & Burton)	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	7. 4. 21. 4.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	28. 3. 11. 4.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	28/30. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s TANGER	28/30. 3.
s/s LISBOA	18. 4.	co 2 tygodnie	s/s LISBOA	18. 4.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s ALBANIA	25. 4.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s ANDALUSIA	15. 4.
s/s BROHOLM	30. 3.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	30. 3.
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s ERLAND* m/s VIKINGLAND*	4. 4. 4. 4.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s GOTLAND* m/s ERLAND* m/s VASALAND*	30. 3. 4/6. 4. 16/18. 4.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
s/s SARMACJA	20. 4.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA	26. 4.

B. Porty dalsze

s/s SCANMAIL* s/s SCANYORK* s/s SAGAPORACK*	4. 4. 11. 4. 18. 4.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s ARGOSY s/s SCANSTATES	2. 4. 6. 4.
m/s PIŁSUDSKI*	1. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI	28. 3. 6. 5.
s/s TANGER s/s LISBOA	28/30. 3. 18. 4.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER s/s LISBOA	28/30. 3. 18. 4.
m/s PACIFIC	1—8. 4.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS	14. 4.
s/s KASTELHOLM s/s ORIENT s/s ATLANTA	16. 4. 26. 4. 10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s NAVIGATOR	18. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	ok. 23. 4.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI s/s PUŁASKI	28. 4. ok. 30. 6.
m/s KAAPAREN	28. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN	28. 3.
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF EASTBOURNE m/s STENTOR	4. 4. 25. 4.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s SUMATRA	31. 3.
m/s UDDEHOLM m/s TORTUGAS m/s LAGAHOLM s/s TANA	17. 3. 25. 3. 5. 4. 22. 4.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s UDDEHOLM	16. 4.
s/s WEST HOBOMAC	3. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST HOBOMAC	3. 4.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 marca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.

s/s FIRBY z całookrętowym ładunkiem ryżu. PAM.

s/s AIRISTO z ładunkiem pirytów, PAM.

s/s DIANA lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Wolff.

s/s BELGIEN po węgiel, PAM.

m/s PIONIER ze złomem, Rummel & Burton.

28 marca:

m/s KAAPAREN lin. z portów południowo i zachodnio - afrykańskich, dla wyładowania i ładowania. Bergenske.

s/s TANGER lin. portugalsko - marokańska, dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

s/s FULTON ze złomem, Bergenske.

29 marca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

s/s FALKEN lin. z Windawy, Liepaji i Kłajpedy, Żegl. Polska.

s/s RIGA ze złomem, Rummel & Burton.

s/s ERNESTO po węgiel, Polrob.

s/s SCHILKE z apatytami, Pantarei.

30 marca:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

Warunki należytej organizacji handlu zagranicznego w porcie gdyńskim

Rozwój handlu zagranicznego w porcie gdyńskim zależny jest w bardzo znacznym stopniu od wytworzenia właściwego pojęcia o tem, jakim warunkom powinny odpowiadać przedsiębiorstwa, trudniące się tym handlem. Wydaje się, z obserwacji tej dziedziny na naszym terenie, że pod względem tak należytego oparcia o kapitały jak i odpowiedniego wyrobienia fachowego większość firm gdyńskich ,trudniących się handlem zagranicznym, warunków odpowiednich narazie nie posiada, co oczywiście odbija się ujemnie na kształtowaniu się o nich opinji ze strony kontrahentów zagranicznych. Nie jest oczywiście winą tych firm, że w pierwszej fazie swej działalności nie dysponują one ani odpowiedniem doświadczeniem fachowem, jak też dostatecznemi środkami materjalnemi, potrzebnemi do realizacji ich zamierzeń.

Kilkakrotnie wspominaliśmy już, że liczba firm w Gdyni zajmujących się handlem zagranicznym wzrasta z roku na rok i doszła obecnie do cyfry ponad 35 firm.

Powstawanie firm w Gdyni w tak szybkiem tempie wtedy, gdy wymiana towarowa z zagranicą jest coraz więcej hamowana momentami natury polityczno - handlowej, jest rezultatem dążeń ze strony wielu firm, nowopowstających, do wykorzystania zjawisk konjunkturalnych, co w znacznym stopniu utrudnia normalną egzystencję firmom już wyspecjalizowanym w poszczególnych branżach handlu zagranicznego.

Do wytwarzania się tych anormalnych stosunków przyczynia się w znacznym stopniu reglamentacja handlu zagranicznego wyrażająca się w ograniczeniach przy- i wywozowych oraz innych podobnych zarządzeniach. Barjery celne nie są jednak tak uciążliwe dla specjalizacji handlu zagranicznego jak ograniczenia przywozowe, wywozowe i dewizowe lub tym podobne, gdyż o ile istnieje zapotrzebowanie na dany towar i kalkulacja kupiecka wytrzymuje opłacenie wysokiego cła, nie powstrzyma rozwoju handlu zagranicznego i to handlu wyspecjalizowanego, gdyż przy obsyłaniu rynku krajowego lub zagranicznego w dany towar, decyduje głównie konkurencyjność, sprawność i solidność kupiecka oraz strona finansowa przedsiębiorstwa. Natomiast przy ujęciu obrotu zagranicznego w określone kontyngenty, specjalizacja handlu zagranicznego zależna jest wyłącznie od otrzymania odpowiedniej ilości pozwoleń przywozu, wywozu lub zaświadczeń rozrachunkowych wzgl. dewizowych. Kwestja konkurencyjności i sprawności kupieckiej odpada tu prawie zupełnie, gdyż towar może sprowadzić wzgl. wywieźć tylko ten, kto otrzyma na to pozwolenie.

Firmy gdyńskie, zajmujące się handlem zagranicznym nastawione są na import towarów kolonjalnych, owoców południowych, ziarn kakaowych, pestek morelowych, ryżu, surowego, ziół leczniczych, śledzi, nasion oleistych, paszy treściwej, tłuszczów jadalnych i technicznych, jelit, skór surowych, bawełny oraz na eksport: ziemiopłodów, przetworów warzywnych, przetworów rolniczych, artykułów pochodzenia zwierzęcego, przetworów rybnych, ryżu polerowanego, makuchów itd. Z artykułów wymienionych są wolne do przywozu jedynie pestki morelowe, ryż surowy i zioła lecznicze, a o ile chodzi o eksport, nie podlegają reglamentacji wywozu ziemniaki, ryż polerowany i makuchy. Wszystkie inne towary podpadają pod ograniczenia przywozu względnie wywozu lub też inne podobne zarządzenia, hamujące handel temi towarami.

Powyższe okoliczności są powodem, że w Gdyni przeszło 50% firm, o ile chodzi o import, nie może specjalizować się w handlu pewnych tylko artykułów ze względu na przydział małych kontyngentów przywozowych. Podobny stan panuje także w eksporcie. Firmy te, chcąc utrzymać swoje warsztaty pracy, rzucają się na handel wszystkiemi towarami i w ten sposób podcinają i zagrażają egzystencji firm specjalnych.

Gdyby firmy te zajmowały się tylko handlem pokrewnych towarów w danym dziale, to nie byłoby jeszcze tak źle i prestige portu gdyńskiego, jak i rozwijającego się jego wielkiego handlu zagranicznego nie byłby podważony. Ale zajmowanie się importem różnorodnych towarów konjunkturalnych (tłuszczów technicznych, jelit, śledzi, owoców południowych i wszystkich towarów kolonjalno-spożywczych) i to jeszcze przy małych zasobach finansowych, szkodzi opinji portu naszego i nie powinno być tolerowane. W dziale eksportu mamy w Gdyni firmy, które oprócz wywozu ziemniaków i innych towarów, zajmują się równocześnie importem tłuszczów technicznych, owoców i towarów kolonjalnych. Jeżeli przytem zauważymy, że większość tych przedsiębiorstw nie posiada cech i warunków poważnych firm handlowych, to jasnem jest, że firmy te dla rozwoju Gdyni, jako portu rozdzielczego nic dodatniego przynieść nie mogą.

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wyładowania i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s YIANNIS po węgiel, PAM.

m/s GOTLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich. Polska - Levant.

s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i załadowania, Wolff.

s/s URSA lin. po ładunek do portów zach. norweskich, Bergenske.

s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i załadowania, Reinhold.

s/s FRIGG po węgiel, Progress.

s/s BROHOLM lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyład. i załadowania, Reinhold.

s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s SOFIA z owocami południowemi, Behnke & Sieg.

31 marca:

s/s SUMATRA lin. po ładunek do Indyj Brytyjskich, Bergenske.

s/s BRISK lin. wschodnio - norweska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s HEBE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska tylko dla ładowania, do Londynu, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Gdańska tylko dla ładowania do Hull, Polbrit.

s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Reinhold—Prowe.

s/s ROLF po węgiel, Bergenske.

s/s KIRSTEN ze złomem, PAM.

1 kwietnia:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

2 kwietnia:

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Amer. Scantic Line.

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Kłajpedy, dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s SCOTIA po węgiel, Speed.

3 kwietnia:

s/s KEJSERIADE DAGMAR po kopalniaki, PAM

s/s KJOEBENHAVN z tomasyną i drobnicą, PAM.

s/s WEST HOBOMAC lin. z portów Gulfu z bawełną i dla ładowania, PAM.

4 kwietnia:

m/s ERLAND lin. lewantyńskiej, dla wyład. i załadowania, Pol.-Levant.

m/s VIKINGLAND lin. lewantyńskiej, dla wyładowania, Polska-Levant.

s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i załadowania, PAM.

s/s MARTHA RUSS I, lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.

s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

5 kwietnia:

m/s LAGAHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyladowania. Lenczat.

6 kwietnia:

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.

s/s MAINE lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, PAM.

s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s LYGIA po węgiel, PAM.

Wiadomem jest przecież, że kupiec światowy wyrabia sobie opinję o danym porcie na podstawie kształtowania się w nim stosunków handlowych.

O ile port gdyński i osiadły w nim handel zagraniczny ma mieć zagranicą dobrą opinję i Gdynia ma stać się portem rozdzielczym dla krajów zaplecza na towary zagraniczne, to handel gdyński musimy podciągnąć do poziomu handlu w portach obcych. Aby to mogło nastąpić, należy jaknajrychlej przeprowadzić w Gdyni selekcję firm i działalność ich dostosować do warunków wytworzonych przez reglamentację przywozową lub wywozową. Przedewszystkiem należy odsunąć od handlu zagranicznego firmy konjunkturalne. Pozatem należałoby ustalić także warunki organizacyjne i finansowe dla starych firm o charakterze uniwersalnym oraz dla firm nowopowstających.

Zdajemy sobie jasno sprawę z tego, że podciągnięcie gdyńskiego handlu zagranicznego do poziomu handlu w portach obcych nie jest łatwe do przeprowadzenia. Nie powinniśmy się jednak tem zrażać i pracy w tym kierunku powinniśmy się podjąć jaknajrychlej.

Kronika

ZAGRANICZNE FIRMY OWOCOWE ORGANIZUJĄ TRANZYT OWOCÓW PRZEZ GDYNIĘ DO PAŃSTW BAŁTYCKICH.

Zablokowanie włoskiego rynku cytrynowego spowodowało we wszystkich prawie krajach europejskich, zaopatrujących się we włoskie cytryny, pewne przesilenie, w wyniku którego stworzyła się konjunktura dla cytryn syryjskich, hiszpańskich i afrykańskich, które mimo, że gatunkowo są o wiele gorsze niż włoskie, kosztują prawie o 100 drożej.

Popyt na cytryny w krajach bardziej odległych od centralnych rynków owocowych, a nadewszystko w państwach leżących na północy Bałtyku, stał się bodźcem dla kupców owocowych, *niestety nie polskich,* do zdobycia tych rynków odbiorczych dla owoców południowych wogóle, a chwilowo w artykuł najbardziej intratny — cytryny syryjskiego pochodzenia.

Firmy te, mające swe siedziby w Austrji, posunęły swą pracę tak daleko, że niebawem tranzytem przez Gdynię przejdzie pierwszy transport cytryn do Łotwy.

Ponieważ końcowym portem statku wiozącego ten ładunek jest Gdynia, zostanie on w porcie gdyńskim przeładowany na inny statek. W związku z tem zachodzi konieczność wydania przez gdyńskie władze specjalnego świadectwa, stwierdzającego stan zdrowotny transportowanych owoców. Świadectwo to powinna wydać Pomorska Izba Rolnicza, która niestety do dzisiaj nie zorganizowała na terenie portu gdyńskiego swej ekspozytury, wskutek czego zachodzi obawa, że transport ten zostanie przeładowany na inny statek nie w Gdyni, ale w Hamburgu.

Pomijając już niezwykle małą aktywność gdyńskich firm owocowych na polu reeksportu owoców południowych do krajów nadbałtyckich, które aż proszą się o wciągnięcie ich w orbitę interesów gdyńskiego rynku owocowego, jako najbliższego źródła zakupów różnego asortymentu owoców na gdyńskich aukcjach, zanotować należy również brak odpowiedniej placówki w porcie gdyńskim. mającej ustalać zdrowotność owoców.

PIERWSZA GDYŃSKA PAKOWNIA POMARAŃCZ.

Na terenie Gdyni została zorganizowana przez firmę „Hispano - Polaco Baltica" pierwsza pakownia pomarańcz. Jak wynika z zamierzeń wymienionej firmy, będzie ona sprowadzać do Gdyni pomarańcze luzem i tu dopiero zostaną one przebrane, posortowane, owinięte w papier firmowy i zapakowane w standartowe skrzynie. Importowane zatem będą tylko owoce, a wszelkie inne opakowania, skrzynie, papier, gwoździe dostarczą firmy polskie. Również robocizna przy pakowaniu zostanie dokonana polskim robotnikiem.

Już sam fakt zatrudnienia krajowego pomocniczego przemysłu drzewnego i papierniczego jest godnym uwagi. Również projektowane zatrudnienie kilkuset pracownic i robotników przemawia za życzliwem ustosunkowaniem się do powyższych zamierzeń.

W miarę realizacji omawianej koncepcji poinformujemy o niej czytelników obszerniej.

ZAPASY CYTRYN WŁOSKICH.

W składach celnych w Gdyni zalegają już przeszło trzy tygodnie większe zapasy cytryn pochodzenia italskiego. Towar wysłany do Polski z Italji jeszcze przed wejściem w życie sankcyj gospodarczych wobec Italji, przechowywany był dłuższy czas w Hamburgu, a od przeszło już miesiąca dowożony jest do Gdyni.

Zapasy cytryn włoskich, które w dniu 4 marca br. wynosiły 5.490 skrzyń, pomimo odpływu znacznej ilości skrzyń (około 3.000) do kraju jeszcze wzrosły i wynosiły w dniu 23 bm. około 5.930 skrzyń. Pozatem zalega jeszcze w Hamburgu dla importerów polskich około 7.000 skrzyń. Ponieważ importerzy krajowi dotychczas towaru nie odebrali, maklerzy okrętowi zagrozili im, że o ile w ciągu tego miesiąca towaru nie odbiorą, zostanie on sprzedany z licytacji na ich rachunek.

Ponieważ sprzedanie towaru w Hamburgu może narazić importerów polskich na

ewentualne straty należałoby znaleźć wyjście z sytuacji, t. j. uruchomić kontyngenty przywozowe na zalegające partje cytryn i w ten sposób uchronić naszych importerów od ewentualnych strat i konsekwencyj, wynikłych z nieodebrania towaru. Uruchomienie kontyngentów przywozowych na cytryny, wysłane z Italji do Polski via Hamburg przed 18 listopada ub. r., nie koliduje przecież z zarządzeniem o sankcjach gospodarczych przeciwko Włochom, gdyż odnośne zarządzenie przewiduje, iż ścisły zakaz przywozu odnosi się tylko do tych towarów, które wysłane zostaną z Italji po 17 listopada 1935 r.

DOWÓZ OWOCÓW. I TOWARÓW KOLONJALNYCH Z ZAGRANICY:

Dnia 17. III. s/s Chorzów wyładował około 37 ton różnych owoców.

Dnia 17. III. s/s Pitaef przywiózł z Hamburga około 25 ton kawy (surowej), około 8 ton sułtanek, 1.300 kg cynamonu, 300 kg oliwy hiszpańskiej i 2.400 kg migdałów hiszpańskich.

Dnia 20. III. s/s Nanse przywiózł z Hiszpanji około 17.500 skrzyń cytryn i pomarańcz. W tym samym dniu m/s Sicilia wyładował towarów pochodzenia hiszpańskiego: około 15.000 skrzyń cytryn i pomarańcz, 459 kg wina gronowego, 10 ton migdałów, 1.5 ton sardynek i 6,1 ton oliwy.

Dnia 21. III. s/s Martha Russ I przywiózł dla jednej z firm gdyńskich około 1,350 skrz. cytryn włoskich, wysłanych z Italji przed 18 listopada ub. r. a przechowywanych dotychczas w chłodniach hamburskich. Pozatem statek ten wyładował jeszcze około 20 ton. t. j. około 400 skrzyń pomarańcz i 2 ton bananów.

Dnia 23. III. m/s Vasaland przywiózł do Gdyni około 1.060 ton pomarańcz palestyńskich, tj. około 28.000 skrzyń.

STATKI OCZEKIWANE Z OWOCAMI:

Dnia 27. III. nadejść ma do Gdyni s/s Kraków, który przywozi 240 ton pomarańcz hiszpańskich luzem i około 20.000 skrzyń pomarańcz tego samego pochodzenia.

Dnia 31. III. wzgl. 1. IV. oczekiwany jest statek „Broholm", który przywieźć ma około 400 ton, tj. około 8.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Dnia 7 wzgl. 8. IV. statek „Marocco" przywieźć ma z Hiszpanji około 200 t. pomarańcz, tj. około 4.000 skrzyń.

Dnia 8 lub 9. IV. oczekiwany jest w Gdyni s/s Niobe z ładunkiem pomarańcz hiszpańskich około 850 ton, tj. około 17.000 skrzyń.

SPOSÓB ZGŁOSZENIA TRANZAKCJI KOMPENSACYJNEJ.

W nr. 7 naszego Biuletynu w dziale „Wiadomości Celne, Eksportowe i Importowe" omówiliśmy nowe przepisy w sprawie obrotów handlowych z Krajami Pozaeuropejskiemi.

Ponieważ nie wszyscy importerzy towarów kolonjalnych i owoców wiedzą w jaki sposób należy zgłaszać do Związku Izb Przemysłowo - Handlowych tranzakcje kompensacyjne, podajemy poniżej wzór odnośnego zgłoszenia, co znacznie ułatwi zainteresowanym pracę. Wzór ten jest następujący:

Do

Związku Izb Przemysłowo - Handlowych
za pośrednictwem Izby Przem.-Handlowej
w . . . .

Niniejszem zgłaszamy następującą tranzakcję kompensacyjną:

PRZYWÓZ

Firma importująca . . . .
Towar . . . .
Kraj pochodzenia . . . .
Ilość towaru . . . .
Wartość towaru fob — cif . . . .
Termin dokonania przywozu . . . .
Cena zakupu za jednostkę*) towaru cif
Gdynia — Gdańsk . . . .
Cło . . . .
Manipulacja celna . . . .
Opłaty za pozw. przywozu . . . .
Przeładunek w Gdyni i zwózka . . . . . .
Manco . . . .
Inne . . . .
Razem koszt własny loco
Gdynia — Gdańsk . . . .
Cena sprzedaży loco
Gdynia — Gdańsk . . . .

Podpis firmy importującej:

. . . .

WYWÓZ

Firma produkująca . . . .
Firma eksportująca . . . .
Towar . . . .
Kraj przeznaczenia . . . .
Ilość towaru . . . .
Wartość towaru . . . .
Wartość towaru fob — cif . . . .
Termin dokonania wywozu . . . .
1) Koszt własny produkcji . . . .
lub zakupu za jednostkę*)
towaru loco wytwórnia . . . .
2) Przewóz do Gdyni — Gdańska . . . . .
3) Przeładunek . . . .
4) Inne . . . .
. . . .
. . . .
A. Razem koszt własny fob
Gdynia — Gdańsk (1+2+3+4) . . . .
5) Cena sprzedaży cif port odbiorczy . . .
6) Przewóz morski Gdynia — Gdańsk . . .
port odbiorczy . . . .

*) kg. q. t. szt.

7) Asekuracja morska . . . .
8) Inne koszta . . . .
9) Razem koszta sprzedaży . . . .
(6+7+8) . . . .

B. Cena sprzedaży
fob Gdynia — Gdańsk (5—9) . . . . . .
Strata eksportera (A mniej B) . . . . .

Podpis firmy eksportującej:

. . . .

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15—24 marca br. odbyły się cztery przetargi aukcyjne na owoce zagraniczne. Przetargi odbywały się przy dużej ilości uczestników i chętnych nabywców.

Wobec wyczerpania zapasów pomarańczy hiszpańskich u importerów hurtowników, poszczególni kupcy krajowi starali się pokryć w całości swoje zapotrzebowanie na ten artykuł na aukcjach. Podobny stan daje się zauważyć także przy pokrywaniu zapotrzebowania na pomarańcze pochodzenia palestyńskiego a to ze względu na wyczerpanie się zapasów u samych dostawców.

Ze względu na powyższe okoliczności, ceny utrzymane były nadal na dość wysokim poziomie. Rozpiętość cen na poszczególne gatunki owoców była jednak znacznie większa niż na aukcjach, odbytych w czasie od 5—15 marca.

Rezultaty dokonanych na poszczególnych aukcjach tranzakcyj przedstawiają się w świetle liczb następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły do sprzedaży w dniu 17. III.:
1100 skrz. pomarańcz hiszpańskich (blood-oval) i
745 skrz. pomarańcz palestyńskich
Sprzedały wszystko i to po cenie:
pomarańcze hiszpańskie zł 1.10—1,18 za 1 kg
pomarańcze palestyńskie zł 1,10—1,20 zł za 1 kg.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

wystawiły do sprzedaży w dniu 18. III.:
1500 skrz. pomarańcz hiszp. (blood-oval)
750 skrz. pomarańcz palestyńskich
380 skrz. cytryn syryjskich
375 skrz. cytryn hiszpańskich.
Sprzedały wszystko i to po cenie:
pomarańcze hiszp. zł 1,15—1.14 za 1 kg
pomarańcze palestyńskie zł 1.12—1.15 za 1 kg
cytryny syryjskie zł 48,00 za skrz.
cytryny hiszpańskie zł 57,50—59.00 za skrz.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły do sprzedaży w dniu 16. III.:
585 skrz. pomarańcz hiszp. (blood - oval) i sprzedały wszystkie po cenie zł 1.14 1,16 za 1 kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 20 i 21 marca br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów portowych:

Kawa brazylijska surowa			
gat. Victoria 7	zł	3,65—3.75	za 1 kg
gat. Santos	zł	4.00 —4.50	za 1 kg
gat. Rio 5	zł	3.70—3,80	za 1 kg
gat. Rio 7	zł	3.60—3.75	za 1 kg
Kawa surowa niebieska.			
zależnie od gatunku	zł	5.20—7.00	za 1 kg
Herbata:			
gat. Sumatra	zł	12,00—12,40	za 1 kg
gat. Ceylon	zł	13.30—14.00	za 1 kg
gat. Ceylon specj.	zł	14.00—15.50	za 1 kg
Kwiat herbaciany,			
zależnie od gat.	zł	22,00—28,00	za 1 kg
Pieprz czarny	zł	5,10— 5,20	za 1 kg
Pieprz biały	zł	6.00— 6.50	za 1 kg
Cynamon:			
gat. Lignea	zł	7,80— 8,50	za 1 kg
gat. Vera	zł	8.50— 9,00	za 1 kg
Liście bobkowe	zł	1.90— 2.50	za 1 kg
Kwiat muszkatowy, zależnie od jakości	zł	9,50—12.00	za 1 kg
Gałka muszkatowa, zależnie od jakości	zł	6.20— 6,50	za 1 kg
Rodzynki elemskie	zł	1.48— 1.70	za 1 kg
Sułtanki kalifornijskie,			
zależnie od gat.	zł	1,95— 2.20	za 1 kg
Sułtanki greckie	zł	1.75— 2.00	za 1 kg
Figi suszone, zależnie od gatunku	zł	1.10— 1.20	za 1 kg
Koryntki, zależnie od gatunku	zł	1.28— 1.35	za 1 kg
Migdały zwykłe słodkie	zł	6.00— 6.30	za 1 kg
Migdały słodkie przebierane	zł	6.40— 6.70	za 1 kg
Migdały słodkie olbrzymie	zł	6.70— 7.00	za 1 kg
Migdały słodkie olbrzymie w skrz. oryginal.	zł	7,00— 7,50	za 1 kg
Oliwa francuska, zależnie od wielkości opak.	zł	3.20— 3.70	za 1 kg
Banany gatunek I	zł	2.60 —	za 1 kg
Banany gatunek II	zł	2.00 —	za 1 kg

Cytryny hiszpańskie 504 u hurtowników zł 60.00—63.00—65.00 za skrz.
Cytryny hiszpańskie 360 u hurtowników zł 58,00—60,00 za skrz.
Cytryny hiszpańskie partjami na aukcjach zł 57,50—59,00 za skrz.
Cytryny włoskie 360 zł 52,00—55,00 za skrz.
Cytryny włoskie 300 zł 49,00—51,00 za skrz.
Cytryny palestyńskie zł 42,00—44.00 za skrz.
Cytryny syryjskie zł 48.00 za skrz.

Pomarańcze hiszpańskie zł 1,10—1,18 za 1 kg
Pomarańcze palestyńskie zł 1,12—1.20 za 1 kg
Podane ceny dotyczą towaru oclonego.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Hiszpanja. Hiszpańscy plantatorzy utrzymują w dalszym ciągu wysokie ceny na pomarańcze „blood - oval", pomimo, że ceny na rynku angielskim i niemieckim nie usprawiedliwiają tego. W Londynie np. płacono na ostatnich aukcjach za towar oclony od 11 do 16 sh, w Hamburgu natomiast od 6.75 do 9.5 Rm., a więc na poziomie z poprzednich tygodni. Eksporterzy hiszpańscy, nie zrażając się chwilową dekonjunkturą na rynku angielskim, załadowują obecnie wielkie transporty pomarańcz właśnie do Londynu, a to z tego względu, że od pierwszego kwietnia wchodzi w życie rozporządzenie o podwyżce cła na hiszpańskie pomarańcze, co może spowodować znaczne podrożenie tego artykułu i zmusić importerów angielskich do przerzucenia się na pomarańcze innego pochodzenia, a przedewszystkiem palestyńskie.

W związku z rozwijającemi się stosunkami handlowemi między Hiszpanją a gdyńskim rynkiem owocowym zamierza szereg hiszpańskich firm założyć w Gdyni swe stałe przedstawicielstwa, które poza importem pomarańcz do Polski będą interesowały się wywozem pewnych artykułów polskich do Hiszpanji. Tą drogą zamierzają gdyńscy kupcy owocowi zachęcić polskie czynniki do zwiększenia kontyngentów na pomarańcze i mandarynki hiszpańskiego pochodzenia.

Hamburgskie firmy owocowe zaczynają coraz bardziej interesować się gdyńskim rynkiem owocowym, czego najlepszym dowodem jest poczukiwanie przez nich odpowiednich przedstawicieli. Trudno jest narazie przewidzieć w jakim kierunku zamierzają one rozwinąć na terenie Gdyni swoją działalność, gdyż poczynania ich są osłonięte tajemnicą. Przypuszczać jednak należy, że już w najbliższej przyszłości będziemy mogli rzucić większy snop światła na tę sprawę.

Z palestyńskich portów, Jaffy i Haiffy, w dalszym ciągu odchodzą wielkie ładunki pomarańcz do Londynu, Hullu i Hamburga. W drugiej dekadzie marca wysłano łącznie z Palestyny ca 80.000 skrzyń pomarańcz i 47.000 grapefruitów.

Od początku sezonu wysłano z Palestyny łącznie (do dnia 25. III.) około 3.800.000 skrz. pomarańcz, gdy natomiast w roku poprzednim w tymże czasokresie ekspedjowano na rynki angielski i europejskie przeszło 4.000.000 skrzyń.

Zmniejszenie liczby eksportu pomarańcz z tego kraju należy przypisywać mniejszym zbiorom tegorocznym w porównaniu z poprzednim sezonem. Plantatorzy palestyńscy obliczają tegoroczny wywóz na maximum 6.000.000 skrzyń.

ERRATA.

W zeszycie 9 Biuletynu z dnia 25 marca 1936 roku na stronie 13 w notatce pt. **„Udział budownictwa gdyńskiego w ogólnym ruchu budowlanym Polski“** wkradły się błędy:

1) w tablicy pt. **„budynki rozpoczęte“** wstawiono dane, odnoszące się do budynków zakończonych i vice versa w tablicy pt. **„budynki zakończone“** wstawiono dane odnoszące się do budynków rozpoczętych;

2) w obu tablicach w kolumnie 2 od prawej strony w główce wydrukowano „brak budynków“. winno być **„liczba budynków“**.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 kwietnia 1936 r. | NR. 10

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Port szczeciński

Na 50,6 miljonów ton towarów przeładowanych we wszystkich portach Niemiec, w roku 1935, na Szczecin przypadło 6,07 miljonów ton, czyli 12%, niemniej pośród portów niemieckich na Bałtyku port w Szczecinie zajmuje stanowisko przodujące. Pomyślne położenie u ujścia Odry, zdatnej do nawigacji na bardzo długiej wgłąb kraju przestrzeni, obszerne zaplecze o wysokim poziomie konsumcji ze stolicą państwa — Berlinem, na czele, wysoka kultura rolna szerokich połaci Pomorza Pruskiego, wreszcie poważny rozwój przemysłu w samym porcie i w mieście portowem — Szczecinie, wszystko to składało się przez długi szereg lat na ugruntowanie tego przodującego stanowiska. Położony o blisko 70 km. do otwartego morza port szczeciński posiada wszystkie cechy charakterystyczne portu rzecznego, ze wszystkiemi takiego portu dodatniemi i ujemnemi cechami gospodarczo-technicznej natury.

Zewnętrznie port szczeciński uderza swemi rozmiarami. Ciągnące się długiemi kilometrami nabrzeża wzdłuż biegu Odry są wykorzystane przedewszystkiem dla komunikacji śródlądowej i dla rozmieszczenia licznych zakładów przemysłowych i instalacyj, obsługujących mocno rozwinięty handel rybny. Fakt, że na całej tej przestrzeni głębokość rzeki sięga 9 metrów, zapewnia nawigację okrętom o znacznem zagłębieniu. Lecz główny ruch portowy i przeładunek towarów z okrętów do magazynów, względnie na mniejsze statki odbywa się w licznych basenach i kanałach, wykopanych na terenach, przylegających bądź to bezpośrednio do Odry bądź też połączonych z nią dłuższemi kanałami. Przy objeździe portu szczecińskiego łatwo daje się skonstatować nieograniczoną wprost możliwość dalszej rozbudowy basenów i kanałów, względnie poczynienia wszelkiego rodzaju udogodnień komunikacyjnych wewnątrz portu. Jest to możliwe dlatego, że bardzo znaczne przestrzenie, zwłaszcza na prawym brzegu Odry mogą być dla celów portowych wykorzystane, stanowią bowiem w chwili obecnej bądź to obszerne pastwiska, bądź też zarośla, rozrzucone na wielkiej płaszczyźnie. Możliwość dokonania rozbudowy i ulepszeń komunikacyjnych znalazła swój wyraz w budowie w latach ostatnich kanału, kilkukilometrowej długości, dającego możność okrętom, załadowanym towarami masowemi, jak przedewszystkiem węgiel i ruda, przejścia do wyznaczonych na przeładunek tych towarów basenów z ominięciem najruchliwszych części portu, położonych wzdłuż łożyska Odry.

Wspomniane obszary pozwoliły również na najbardziej celowe umieszczenie strefy wolnocłowej wraz z licznemi magazynami i urządzeniami przeładunkowemi. Gdy mowa o urządzeniach portowych w tej części portu, to wskazać przedewszystkiem wypadnie na olbrzymi wielopiętrowy magazyn, zaopatrzony w liczne windy wewnętrzne i krany, który może być przystosowany do przechowywania różnorodnych towarów. W zmieniającej się w czasach ostatnich konjunkturze przeładunkowej, możność tego rodzaju przystosowania magazynów nabiera wielkiego znaczenia. W danym wypadku, naprzykład, wspomniany magazyn, pierwotnie przeznaczony dla drobnicy, w okresie zmniejszenia jej przeładunku w pełnej mierze wykorzystany być może i faktycznie jest wykorzystany do przechowywania znacznych ilości zboża, przeładunek którego jest uskuteczniany za pomocą stałych i pływa-

jących elewatorów pneumatycznych lub taśmowych.

Najbardziej imponującym nabytkiem ostatnich czasów w porcie szczecińskim jest dopiero co wykończony silos zbożowy, obliczony na przechowanie 45.000 ton zboża. Olbrzymi ten budynek o 9 do 14 kondygnacjach zaopatrzony został we wszystkie najbardziej nowoczesne i doskonałe pod względem technicznym urządzenia do przeładunku zboża z wagonów kolejowych, jego oczyszczenia i rozmieszczenia w odpowiednich komorach. Centrala silosu tego daje możność skontrolowania w każdej chwili, za pomocą instalacji elektrycznej, pracy w każdej komorze, jak również i ustalenia w niej temperatury, odpowiedniej dla konserwacji, co ze swej strony gwarantuje uniknięcie zagrzania zmagazynowanych zapasów zboża. Przez budowę wspomnianego silosa kosztem 6 miljonów marek niemieckich jakby został podkreślony charakter portu szczecińskiego w zakresie przeładunku i handlu zbożowego Niemiec w tej części Bałtyku. Jak wykazują liczby statystyczne lat ostatnich przeładunek zboża wynosił okrągło około ½ milj. ton rocznie (w r. 1934 — 561 tys. ton) — (pszenica, żyto, jęczmień i owies), stanowiąc w ten sposób blisko 10% całego obrotu towarowego w porcie.

Wogóle pod względem przeładunku towarów Szczecin przedstawia dość interesujące a zarazem charakterystyczne zjawisko. Przeważają tu bardzo znacznie towary masowe: i tak na wejściu rudy, fosfaty, nasiona oleiste, papierówka, oleje mineralne i węgiel kamienny, stanowiąc 76% całego przywozu: na wyjściu zaś zboże, mąka, węgiel kamienny i koks oraz cukier, 78% całego wywozu.

Część tych masowych artykułów w przywozie stanowi surowiec dla poważnie reprezentowanego w porcie przemysłu.

Do najbardziej imponujących zakładów przemysłowych zaliczyć należy fabrykę papieru Feldmühle, należącą do największych tego rodzaju przedsiębiorstw na kontynencie, (stąd przywóz papierówki około 200 tys. ton rocznie); dalej Olejarnię (przywóz nasion oleistych również około 200 tys. ton rocznie), Stocznię-Oderwerke — (przywóz wyrobów z żelaza walcowego — około 150 tys. ton rocznie) i szereg innych zakładów przemysłowych. Ten rozwój przemysłu w Szczecinie zapewnia portowi poważne obroty, a spodziewać się również należy i odpowiednie zyski.

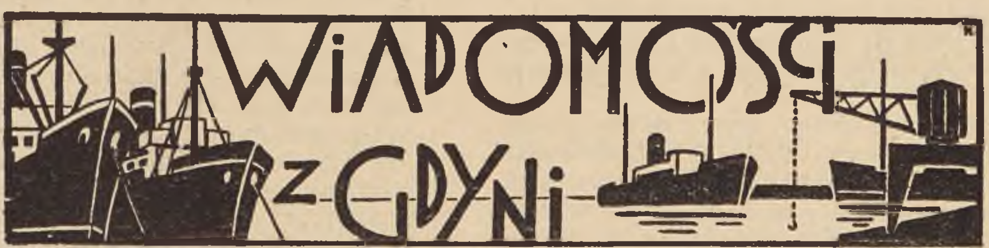
Nie sposób jest w krótkim artykule wyczerpująco przedstawić całokształt charakterystyki portu o tak skomplikowanej strukturze, jakim jest Szczecin, podkreślić można jedynie momenty najważniejsze. Z tego punktu widzenia wychodząc, wspomnieć należy o wpływie, jaki na położenie portu szczecińskiego wywrzeć może zakończenie budowy tak zwanego Mittellandkanal, kanału śródlądowego, mającego stworzyć połączenie Berlina drogą wodną z zagłębiem węglowem. Poważne ilości węgla, przybywające do Szczecina drogą morską z innych portów niemieckich przeładowywane są na mniejsze statki lub wagony kolejowe dla dalszego transportu do stolicy kraju. Istnieją poważne podstawy do mniemania, iż z chwilą otwarcia kanału śródlądowego jeśli nie całkowicie, to w bardzo znacznym stopniu ładunki węgla ominą port w Szczecinie; trudno już teraz powiedzieć, w jakich rozmiarach wspomniany kanał wpłynie na uszczuplenie przeładunku innych towarów. Stwierdzić jednak należy, że zagadnienie to jest przedmiotem poważnych studjów a może poniekąd i trosk.

Lecz sprawa ta jest dopiero sprawą bliższej lub dalszej przyszłości, w dobie obecnej, jak potwierdzają liczby, port szczeciński jest w stadjum rozwoju swych obrotów, wzrastają one regularnie z roku na rok (r. 1933 — 4.462 tys. ton; r. 1934 — 5.724 tys. ton; r. 1935 — 6.071 tys. ton), osiągając niemal poziom pomyślnych lat z przed wojny (r. 1913 — 6.245 tys. ton). Rola portu szczecińskiego wzrasta również w związku z rozwojem komunikacji drogą morską z innemi portami Niemiec, a zwłaszcza komunikacji z Królewcem, na co do pewnego stopnia wywiera wpływ sytuacja, wytworzona na tle rozrachunków pomiędzy kolejami polskiemi a kolejami Rzeszy Niemieckiej za tranzyt do Prus Wschodnich.

Komunikacja morska pomiędzy Gdynią a Szczecinem nie przybrała, jak wiadomo, poważniejszych rozmiarów, istniało natomiast pomiędzy temi portami współzawodnictwo w odniesieniu do przeładunku towarów tranzytowych do innych krajów środkowo - europejskich, zwłaszcza do Czechosłowacji. Wydaje się, że we współzawodnictwie tem dojrzeć można istnienie pewnych cech podobieństwa z współzawodnictwem pomiędzy węglem polskim a angielskim na rynkach skandynawskich. Sprawa ta znalazła pomyślne rozwiązanie na drodze wzajemnego porozumienia się stron zainteresowanych. Być może, że współzawodnictwo w odniesieniu do ładunków tranzytowych pomiędzy Szczecinem a portami polskiego obszaru celnego będzie mogło również znaleźć rozwiązanie na drodze wzajemnego porozumienia, należy jednak pod tym względem mieć na uwadze, że w tej sprawie punkt ciężkości nie leży tylko w porozumieniu pomiędzy portami, lecz wchodzi tu w grę przedewszystkiem czynnik inny, a mianowicie koleje obu państw.

Uwagi powyższe powstały na tle rewizyty w Szczecinie przedstawicieli Izby naszej w osobach p. Radcy Juljana Rummla i niżej podpisanego oraz przedstawicieli Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu w osobach p. Prezesa Kałamajskiego i Dyrektora Waschko jak również przedstawiciela Dyrekcji Targów Poznańskich prof. bar. Roppa.

Wspomniane osoby doznały ze strony Szczecińskiej Izby Przemysłowo - Handlowej oraz Dyrekcji Portu Szczecińskiego jaknajbardziej gościnnego przyjęcia. W ciągu dwóch dni miały one możność szczegółowo zwiedzić port i miasto Szczecin, oraz szereg zakładów przemysłowych a w rozmowach z przedstawicielami życia gospodarczego Szczecina poruszyć szereg interesujących zagadnień. Spodziewać się należy, że stosunki zadzierżgnięte podczas zeszłorocznej wizyty w Polsce przedstawicieli sfer gospodarczych Szczecina ze sferami gospodarczemi Poznania i Gdyni przez obecną rewizytę zostały ożywione ku obopólnemu pożytkowi. *L. G.*



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

Dnia 26 marca 1936 r. odbyło się pod przewodnictwem p. Radcy J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej naszej Izby.

Podczas posiedzenia tego Komisja zaznajomiła się z wyłaniającym się projektem budowy kanału pomiędzy Zatoką Pucką a otwartem Morzem z ujściem w miejscu budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi. Komisja doszła do wniosku, że budowa tego rodzaju kanału mogłaby się przyczynić do podniesienia gospodarczego miejscowości, położonych w głębi Zatoki Puckiej, oraz ułatwić rybołówstwo na morzu otwartem dla rybaków. osiadłych nad brzegami Zatoki.

Następnie Komisja wysłuchała sprawozdania wyłonionej przez siebie Podkomisji do rozpatrywania spraw wynikłych na tle interpretacji zwyczajów i uzansów w handlu morskim. Komisja uznała za konieczne wzmożenie prac w kierunku przeprowadzenia studjów nad uzansami, stopniowo wytwarzającemi się w porcie gdyńskim, ich rejestracją i właściwą interpretacją, jak również i nad dokładnem ustalaniem znaczenia terminologji, używanej w handlu morskim.

Dalej Komisja określiła rodzaj czynności. wchodzących w zakres zawodu ekspedytorskiego i wreszcie rozpatrzyła wnioski o zaprzysiężenie rzeczoznawców portowych dla towarów kolonjalnych i śledzi solonych. Komisja stwierdziła przytem, iż w porcie gdyńskim odczuwa się brak dostatecznej ilości kompetentnych rzeczoznawców w tych branżach handlu portowego.

DOROCZNE WALNE ZGROMADZENIE ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH.

W dniu 24 marca odbyło się doroczne Walne Zgromadzenie Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych. Na przewodniczącego Zgromadzenia jednogłośnie powołany został p. Kazimierz Mucha, naczelny dyrektor f. Pantarei. Następnie prezes Związku p. Dyrektor Lucjan Byczkowski złożył sprawozdanie z działalności Związku w roku sprawozdawczym, zaś p. Neumark z ramienia Komisji Rewizyjnej przedstawił sprawozdanie kasowe. Po wysłuchaniu obu sprawozdań Walne Zgromadzenie jednomyślnie uchwaliło udzielić ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

W wyniku zarządzonych następnie wyborów do władz Związku na członków Zarządu wybrani zostali pp. Lucjan Byczkowski, Władysław Gieysztor, Mieczysław Lipiński, Franciszek Marszał i Ludwik Rotstat.

W łonie obranego Zarządu na prezesa ponownie został powołany p. Lucjan Byczkowski. Równocześnie Zarząd dokooptował do Zarządu trzech nowych członków, a mianowicie pp. Marcjana Bieleckiego, Leona Holzera i Henryka Krupskiego. Zastępcami członków Zarządu wybrani zostali pp. Alfred Jaeger i Bohdan Kossowski, zaś do Komisji Rewizyjnej pp. Paweł Neumark, Tadeusz Minkiewicz i Teofil Gogółka, wreszcie do Sądu Związkowego wybrani zostali pp. Władysław Henschel i Zdzisław Żegiestowski, jako członkowie i p. Kazimierz Nikleniewicz jako zastępca.

Po dokonaniu przyjęcia jednogłośnie dwóch nowych członków Związku a mianowicie firm Ankerlager i Warrant oraz załatwieniu kilku spraw podniesionych w wolnych wnioskach Walne Zgromadzenie zostało zakończone.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU ARMATORÓW POLSKICH.

27 marca odbyło się Doroczne Walne Zebranie Członków Zw. Armatorów Polskich pod przewodnictwem p. Inż. Napoleona Korzona, Prezesa Rady Interesantów Portu Gdyńskiego. Walne zgromadzenie wysłuchało sprawozdania Zarządu Związku z działalności w ciągu roku ubiegłego, przyjęło go do wiadomości, a następnie udzieliło dotychczasowemu Za-

rządowi absolutorjum. Następnie odbyły się wybory Zarządu Związku na rok 1936. Prezesem Związku ponownie wybrany został p. Dyrektor Feliks Kollat, zaś wice-prezesem p. dyrektor Aleksander Leszczyński. Na członków Zarządu powołano pp.: Czajewskiego, Dra Darskiego, K. Jaeynicza i Raszewskiego, zaś na zastępców członków Zarządu pp. Fink Finowicki i Wł. Tokarski.

URUCHOMIENIE PRZEDSTAWICIELSTWA KOLEI POLSKICH ORAZ PORTÓW GDYNI I GDAŃSKA W RUMUNJI

W ubiegłym miesiącu uruchomione zostało Przedstawicielstwo Kolei Polskich oraz Portów Gdyni i Gdańska w Bukareszcie. Kierownikiem powyższej placówki został p. mgr Matoga. Biura przedstawicielstwa mieszczą się przy konsulacie polskim, pod następującym adresem: Bukareszt — Bucuresti Strada Polona 27 Consulat de Pologne. Przedstawicielstwo udziela wszelkich informacyj w sprawach możliwości kierowania transportów na porty w Gdyni i Gdańsku.

Z Okręgu Izbowego.

WALNE ZEBRANIE ZWIĄZKU FABRYKANTÓW W BYDGOSZCZY,

W dniu 25 marca br. odbyło się Roczne Walne Zebranie Związku, które zagaił Prezes Dr Kasperowicz, oświetlając obecną sytuację naszego przemysłu, szczególnie po odbytej naradzie gospodarczej. Rok obecny będzie od Związku wymagał conajmniej takiej samej pracy, jaką wykonał w roku sprawozdawczym, a to z uwagi na konieczność całkowitego przełamania nieprzychylnego nastawienia wobec przemysłu, szczególnie ze strony organów wykonawczych i niespotykanego biurokratyzmu.

Dr Palicki przedstawił Walnemu Zebraniu sprawozdanie z działalności Związku w roku ubiegłym, poddając ocenie zebranych wszelkie podjęte prace, których terminowe wykonanie z powodu różnych wydarzeń niejednokrotnie przekraczało siły skromnego biura Związku. Temu szczególnie dał wyraz w swem sprawozdaniu skarbnik Związku, dyr. Sokołowski, stwierdzając, że wydatki Związku są tak minimalne w porównaniu do rezultatów działalności Związku, że z pewnością zasobniejsze organizacje gospodarcze nie mogą pochwalić się większemi. W związku z tem zaapelował Skarbnik do wszystkich zrzeszonych firm, aby w *interesie tutejszego przemysłu* i w celu wzmocnienia jedynej organizacji przemysłowej *postarały się zwerbować nowych członków dla Związku z pośród dostawców lub odbiorców zakładów przemysłowych terenu działania Związku.*

O ile chodzi o sposób określenia wysokości składek na rzecz Związku, powzięto następującą uchwałę:

„Roczne Walne Zebranie zgodnie z § 8 pkt. d) statutu Związku postanawia utrzymać dotychczasową zasadę w zakresie ustalania wysokości składki, polegającej na tem, że podstawą jest dobrowolne określenie wysokości składki przez członka, złożone na piśmie, a zatwierdzone przez Zarząd Związku, któremu przysługuje prawo na podstawie pisemnego wniosku obniżenia składki, a w razie potrzeby lub uznania także jej podwyższenia, przeciwko czemu przysługuje członkowi prawo odwołania się do Rady Związku, załatwiającej odnośny wniosek ostatecznie".

W dyskusji nad działalnością władz Związku Walne Zebranie wyraziło serdeczne podziękowanie Prezesowi Związku, Dr. Kasperowiczowi, za jego tak owocną 5-cioletnią ofiarną i bezinteresowną pracę na stanowisku Prezesa, wyrażając jednocześnie prośbę, aby był łaskaw z tą samą energją i wytrwałością przewodniczyć nadal Związkowi, ku ogólnemu dobru przemysłu pomorsko-nadnoteckiego. Podziękowanie złożono także Sekretarjatowi, a w szczególności Dyrektorowi Związku. Temsamem Walne Zebranie dało wyraz, że całkowicie się solidaryzuje z kierunkiem pracy Związku, nie mając w tym względzie najmniejszych zastrzeżeń.

Chcąc nasuwające się zagadnienia przemysłowe rozpatrywać możliwie wszechstronnie, postanowiono na wniosek Zarządu rozszerzyć skład Rady Związku do 25-ciu przedstawicieli zrzeszonych firm. Uchwałą Walnego Zebrania do Rady weszli pp.: Dr Kasperowicz, inż. Namysłowski, inż. Ciszewski, inż. Tołłoczko, Sokołowski, Heinke, Häusler, inż. Mieczkowski, Piliński, inż. Zawadzki, Wiese, Millner, inż. Tymowski, Pawłowski, Piradoff, inż. Dziedziul, Kukliński, inż. Skwierczyński, Dzięciołowski, plk. Naganowski, Rychter, Hechliński, Frost, Dr Śliwiński, inż. Dziembowski.

Komisję Rewizyjną wybrało Walne Zebranie w składzie następującym: Wiese, Häusler, Strzyżowski, Piliński i inż. Piecek.

Po wyborze powyższych władz Walne Zebranie w dyskusji nad budżetem, który ze względu na swą szczupłość hamuje niejednokrotnie działalność Związku, doszło do przekonania, że wykonywana przez Związek praca jest dla członków tak doniosła, że w obecnej sytuacji nie może być krępowana oszczędnościami. W związku z tem zwraca się Walne Zebranie z apelem do zrzeszonych firm, aby:

1. nie zalegały ze składkami, a istniejące zaległości możliwie jaknajwcześniej pokryły,
2. zrewidowały wysokość płaconych na rzecz Związku składek i z uwagi na znacznie rozszerzoną działalność Związku, oraz konieczność kontynuowania pracy w bieżą-

cym roku w rozmiarach zeszłorocznych, podwyższyły dobrowolnie w miarę możności na przeciąg bieżącego roku swoje składki. Przy tej okazji jednocześnie serdecznie dziękujemy tym firmom, które w uznaniu prac Związku już podczas Walnego Zebrania, lub w międzyczasie podwyższyły płaconą składkę o 50%,

3. czuły się ze Związkiem jaknajściślej związane, utrzymywały z nim stały kontakt, informowały go o wszelkich przejawach, oraz przyczyniły się do zainteresowania Związkiem reszty firm niezorganizowanych.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy następujące: Przysposobienie Gospodarcze, Przysposobienie Wojskowe Kobiet, oraz obciążenie zakładów przemysłowych z powodu popierania zalecanych przez władze pism, wydawnictw lub organizacyj.

Jeżeli chodzi o Przysposobienie Gospodarcze, a więc deklarowanie praktyk dla studjującej młodzieży, Walne Zebranie wypowiedziało się za poparciem tej akcji. Ze względu jednak na spodziewaną reorganizację Przysposobienia Gospodarczego, wyda Związek w odpowiedniej chwili bezpośrednio po zdecydowaniu projektowanych zmian okólnik ze szczegółowem wyjaśnieniem tej sprawy.

Przysposobienie Wojskowe Kobiet, zalecane przez inspektorów pracy, i polegające na tem, że zakłady przemysłowe, zatrudniające kobiety, mają zgodzić się na zaangażowanie instruktorki, któraby codziennie w pewnych godzinach odwiedzała wszystkie zainteresowane fabryki i przez 15 minut w czasie przerwy prowadziła gimnastykę, spotkało się ze sprzeciwem. W projektowanej przez omawianą organizację formie odnośna akcja nie jest możliwą do przeprowadzenia. Rola zakładów przemysłowych w tej akcji może ograniczyć się tylko do wydania zatrudnionym kobietom zalecenia, aby po ukończonej pracy, w czasie wolnym od zajęć, zbierały się na wskazanem miejscu i tam pod dozorem instruktorki uprawiały gimnastykę. Nie może być jednak żadnej mowy o tem, aby gimnastyki kobiet urządzać na terenach fabrycznych i w czasie godzin pracy. Również nie może się przemysł godzić na angażowanie instruktorki na ich koszt. Zainteresowanym firmom poleca się dlatego, otrzymane zalecenia inspektorów pracy przesłać Związkowi i zlecić mu załatwienie tej sprawy.

W sprawie obciążeń przemysłu na rzecz zalecanych przez władze wydawnictw lub organizacyj Walne Zebranie postanowiło rozesłać zrzeszonym firmom załączone pismo, które należy wywiesić w poczekalni lub na widocznem miejscu w biurze. Pozatem powzięło Walne Zebranie w tej sprawie następującą uchwałę: „Walne Zebranie postanawia nie udzielać materjalnego poparcia w jakiejkolwiek formie kwestarzom lub akwizytorom zamiejscowych organizacyj lub wydawnictw bez pisemnego zaświadczenia Związku, podpisanego przez Prezesa i Dyrektora.“



WZROST OBROTÓW TOWAROWYCH W PORTACH NIEMIECKICH NA BAŁTYKU.

Dane statystyczne o obrotach portów niemieckich na Bałtyku nie są jeszcze opublikowane we wszelkich szczegółach, niemniej jednak już obecnie stwierdzić można na podstawie liczb ogólnych, że obroty tych portów w roku 1935 wzrosły w porównaniu do roku poprzedniego o 7%, wynosząc 12.992 tys. ton.

Pośród portów niemieckich na Bałtyku czołowe miejsce zajmują obroty portu w Szczecinie, które wyniosły w roku 1935 6.066 tys. ton, następnie idzie port w Królewcu — 2.843 tys. ton, dalej port Lubeki — 1.651 tys. ton, Kilonja — 477 tys. ton, Stoplmünde - Rügenwalde — 402 tys. ton, Rostok — 394 tys. ton i wreszcie Sassnitz — 356 tys. ton. na resztę drobnych portów przypadło 1.160 tys. ton.

Zaznaczyć przytem wypada, że w obrotach portów niemieckich na Bałtyku odgrywają poważną rolę przewozy pomiędzy poszczególnemi portami w obrocie towarowym wewnętrznym. Obroty te w szczególności przedstawiają się dosyć poważnie pomiędzy Szczecinem a Królewcem.

PORTY HAIFA I JAFFA W OSTATNICH CZTERECH LATACH.

„Palestyna i Bliski Wschód“, organ Polsko-Palestyńskiej Izby Handlowej w marcowym zeszycie podaje ciekawą statystykę rozwoju ruchu okrętowego i towarowego w portach Palestyny, Jaffie i Haifie w ostatnich czterech latach. Uderzające są dwa zjawiska: szybszy rozwój Haify od Jaffy, oraz olbrzymia przewaga wagowa importu nad eksportem w obu portach palestyńskich.

Obrót tonażu w obu portach przedstawiał się w ostatnich czterech latach następująco: (w tysiącach ton rej. netto)

Haifa: 1932 — 1.733, 1933 — 2.682, 1934 — 3.469, 1935 — 4.901.

Jaffa: 1932 — 1.529, 1933 — 2.041, 1934 — 2.454, 1935 — 2.407.

Jak widać w ostatnim roku obrót tonażu okrętowego w Jaffie nawet się zmniejszył względem roku poprzedniego. Jaffa jako port ma być nieracjonalnie wybudowana.

W roku 1935 ruch okrętowy wzrósł pod względem tonażu o 23,4%. Udział Jaffy w ogólnym ruchu tonażu zmalał z 41% w 1934 r. do 33% w roku 1935.

Dysproporcja pomiędzy przywozem i wywozem w portach palestyńskich nie zmniejsza się w ostatnich latach, a w Jaffie nawet wzrasta. Stosunek eksportu do importu był w Haifie w r. 1932: (w tysiącach ton) 34 do 273, w r. 1935: 138 do 787, w Jaffie w r. 1932: 107 do 221, w r. 1935: 172 do 403.

STATKI Z JEDNYM MASZTEM — NIEBEZPIECZNE WE MGLE.

Według przepisów międzynarodowych statek poruszający się we mgle winien podawać jeden długi dźwięk co dwie minuty i gdy posłyszy nawprost przed sobą sygnał innego statku, to oba statki winny, o ile okoliczności na to pozwalają, zatrzymać maszyny i następnie nawigować z ostrożnością, aż do chwili minięcia niebezpieczeństwa.

W referacie wygłoszonym przed London Insurance Institute p. E. E. Wilson omawiał szczegóły takiej sytuacji, zaznaczając, że teoretycznie obydwa statki winny pozostawać po zatrzymaniu maszyn nieruchomo, o ile nie rozpoznają położenia i zamiarów drugiego statku. A gdy powezmą decyzję bez rozpoznania, to przejmują na siebie całkowitą lub chociażby częściową odpowiedzialność za mogące nastąpić zderzenie.

Przy słabem rozpoznaniu statku we mgle, lub w nocy, w ostatnim czasie zachodzi dodatkowa trudność, na skutek zaprowadzenia statków, nawet większych, mających tylko jeden maszt (przedni). Szczytowe światło lub zarys drugiego masztu i zmiana odległości między masztami wzgl. ich światłami stanowią materjalny dowód pozycji innego statku i zmiany kąta jego kursu względem swego statku, pozwalając obrać jaknajwcześniej decyzję co do swego własnego kursu.

NOWY PŁYWAJĄCY DOK W HELSINKACH.

Sandvikens Skepsdocka & Mek. V. w Helsinkach sprzedaje istniejący dok pływający i sprowadza z Anglji inny, większy, o nośności 3.500 ton.

WSPÓŁPRACA ŻEGLUGI Z HANDLEM I PRODUKCJĄ SUROWCÓW.

Żegluga skandynawska zawsze ostro występowała przeciwko polityce subwencyj dla towarzystw żeglugi. Zasobna w kapitały żegluga linjowa duńska, również należy do typu żeglugi w żadnym stopniu (pomijając opłaty za przewozy poczty) nie subwencjonowanej. — Wschodnio-Azjatycka Kompanja (Det Oestasiatiska Kompagni) w Kopenhadze, mająca przed wielką wojną możnych akcjonarjuszy i rozległe stosunki, obecnie może więcej niż wówczas jest godna uwagi z punktu widzenia gospodarczego, gdyż istotnie daje sobie radę całkiem samodzielnie w tak trudnych dla żeglugi kryzysowych latach. Dzięki dobrej gospodarce kapitały D. O. K. nie topnieją i towarzystwo w stanie jest nawet wypłacać pewną dywidendę (1935 r. — 5 procent, 1934 r. — 6 procent).

Na tę sprawę rzucają właściwe światło enuncjacje prezesa rady towarzystwa radcy stanu H. N. Andersena, który na rocznem zebraniu członków omawiał pracę przedsiębiorstwa.

Otóż według zdania prezesa towarzystwa rozwija się ono nadal pomyślnie dzięki temu, że dobrze przystosowało się do zasady dzisiejszych czasów, która głosi, że nie handel kroczy za banderą, lecz że przeciwnie, bandera kroczy za handlem.

Znaczy to w odniesieniu do towarzystwa żeglugowego to, że o ile chce ono mieć przewozy, to musi je sobie samo stworzyć a nie czekać na ładunki w swobodnej konkurencji z innemi linjami. Zdaniem p. Andersena D. O. K. sama wytworzyła poważny handel o charakterze handlu światowego.

„Pewne artykuły surowcowe, które obecnie mają znaczny obrót, nie stanowiły źródeł i zapasów handlu światowego 40 lat temu, jednakże artykuły te stopniowo stały się niezbędnemi dla ogółu. Organizacja D. O. K. składa się ze serji współpracujących jednostek, mających za zadanie produkcję, zakup, transport, fabrykację przemysłową i sprzedaż, a wszystkie te czynności zakrojone są na dyspozycjach długoterminowych.

Bób soja naprzykład rozwinął się już za życia kompanji na jeden z poważniejszych artykułów międzynarodowego handlu i sprzedaż jego winna być rozplanowana w stosunku do pory zbiorów i warunków transportu w macierzystym kraju soji, Mandżurji. Następnie odbywa się przewóz soji i fabrykacja gotowych produktów użytku, co wymaga długotrwałych procesów.

Orzeszki ziemne w ostatnich czasach stały się również podstawowym surowcem światowym: towarzystwo kupuje je w Chinach i Indjach i sprzedaje w innych częściach świata. Ceny kopry na początku bieżącego stule-

cia były czynnikiem, który pobudził D. O. K. do założenia własnych plantacyj palm kokosowych.

Całkowity obrót towarowy towarzystwa sięga 1.600.000 ton rocznie, co nawet przy obecnych niskich cenach rynkowych stanowi wartość 500 miljonów duńskich".

Od roku 1912 towarzystwo zaczęło wprowadzać na swych dalekich linjach i przy przewozach surowców motorowce, zaprowadzając przez to znaczne oszczędności na paliwie. Obecnie towarzystwo pracuje samemi motorowcami. Tylko ostatnie lata odznaczają się niską dywidendą: w poprzednich latach przeciętna dywidenda wynosiła 14.5 proc.

Te dane nasuwają szereg ciekawych refleksyj, dotyczących nietylko prowadzenia towarzystw żeglugowych i ich subwencjonowania, ale i spraw polityki surowców, polityki kolonjalnej, ścisłej współpracy eksportu i importu z żeglugą i t. d.

Bądź co bądź organizacja handlowo-żeglugowa tego typu co D. O. K. odczuwa dotkliwie skutki prądów autarkicznych i reperkusji handlu kompensacyjnego w dziedzinie przewozów morskich. Może dla warunków dzisiejszych nie ta forma, lecz jakaś inna, — organizacji towarzystwa żeglugowego, jest najwłaściwsza?

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻNOŚĆ FAKTUROWANIA TOWARÓW WYWOŻONYCH DO NIEMIEC W DOWOLNEJ WALUCIE.

W związku z sygnalizowanemi przez niektórych eksporterów polskich przy wywozie do Niemiec trudnościami na tle wystawiania faktur za towary i to w tym sensie, że importerzy niemieccy mają żądać wystawiania faktur w walucie niemieckiej, co w razie dewaluacji marki grozi stratami, nadmienić należy, iż w myśl polsko - niemieckiej umowy handlowej z dnia 4 listopada 1935 roku eksporter polski może dowolnie wybierać walutę, w której zamierza fakturować towar. Wybór tej waluty zależy wyłącznie od porozumienia eksportera polskiego z importerem niemieckim.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA NA TOWARY IMPORTOWANE Z SAN DOMINGO, KUBY I EKWADORU W KRAJU POCHODZENA TOWARU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że datę wejścia w życie zarządzenia o zaopatrywaniu pozwoleń na prawo przywozu towarów zakazanych do przywozu a pochodzących z San Domingo, Kuby i Ekwadoru w stempel:

„Ważne tylko po przedłożeniu świadectwa pochodzenia, wystawionego w kraju pochodzenia" — przesuwa się z 1 maja rb. na 1 czerwca rb.

Od 1 czerwca rb. powyższym stemplem będą również zaopatrywane pozwolenia na prawo przywozu towarów z Peru.

Równocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu wyłącza narazie z zarządzenia z dn. 31 października 1935 r. Nr. HZ. XIII-5/1175 — Costarikę oraz z zarządzenia z dn. 3 grudnia 1935 r. Nr. HZ. XIII-5/1317 — Honduras, Nikaraguę, Panamę i Wenezuelę, przesuwając termin stosowania na pozwoleniach przywozu z tych krajów stempla o konieczności przedstawiania świadectw pochodzenia, wystawionych i wizowanych w kraju pochodzenia — do czasu ustanowienia Konsulatów R. P. w tych krajach.

PROJEKT NOWEJ USTAWY ZBOŻOWEJ. W DANJI.

Ministerstwo Rolnictwa wniosło do parlamentu projekt nowej ustawy zbożowej. Potrzeba zmiany niektórych postanowień dotąd obowiązującej ustawy (z 3. 8. 35.) wywołana jest tem, że ustawa okazała się niedostateczna w realizowaniu celów, zmierzających do bardziej efektywnego poparcia rolnictwa duńskiego.

Ujawnione w praktyce braki w okresie ubiegłych siedmiu miesięcy stara się nowa ustawa, bądź zmienić, bądź uzupełnić.

W pierwszym rzędzie zostaje zmienione określenie cen minimalnych wraz z opłatą wwozową na niektóre rodzaje zbóż. W ten sposób cena na kukurydzę podniesiona zostaje o 1 Kd. tj. zamiast 11,50 Kd ustala się na Kd. 12.50 za 100 kg cif port duński. Opłata wwozowa na twardą pszenicę ma być wyższa o 100% niż na miękką, przyczem opłata ta nie powinna być niższa niż 3 Kd. od 100 kg.

Podniesienie ceny minimalnej na kukurydzę umotywowane jest niemożnością osiągnięcia ceny Kd. 13 za jęczmień. Ponieważ jęczmień i kukurydza posiadają, jako pasza, prawie jednakową wartość, to ustalenie w dotychczasowej ustawie ceny kukurydzy niższej o Kd. 1,50 od ceny jęczmienia, było przeszkodą w osiągnięciu wyższej ceny za jęczmień krajowy, który ze względów konjunkturalnych nie mógł był eksportowany, jak w poprzednich latach, zagranicę. Podniesienie opłaty wwozowej na twardą pszenicę ma również na celu większą możliwość użycia krajowej (miękkiej) pszenicy.

Ważną zmianą w nowej ustawie jest postanowienie, że importer wnoszący podanie o przydział dewiz na bliżej określoną ilość zboża otrzymać może świadectwo dewizowe tylko po przedłożeniu kontraktu zawartego z zagra-

niczną firmą na dostawę omawianej partji towaru, czego poprzednia ustawa nie przewidywała. Postanowienie to umożliwia centrali dewiz ściślejszy wgląd i regulujący wpływ na import zboża z krajów, z których przywóz towarów ze względów kompensacyjnych jest bardziej, lub mniej wskazany.

WARUNKI ZBYTU SERÓW W STANACH ZJEDNOCZONYCH AP.

Stany Zjednoczone stanowią duży bardzo rynek produkcji, importu i konsumcji serów wszelkiego typu. Produkcja miejscowa istnieje i rozwija się głównie w 3 powiatach stanu Wisconsin, jednak ani ilościowo, ani pod względem jakości nie jest w stanie zadowolić zapotrzebowania. Wskutek tego istnieje duży import z krajów z tradycji specjalizujących się w tej gałęzi produkcji mleczarskiej, a więc z Szwajcarji i Holandji, a w ostatnich latach z krajów bałtyckich, Finlandji, Danji, Francji, Włoch a także i z Polski.

Najbardziej popularnym jest ser typu Ementhaler oraz Gruyere, podobny do pierwszego, pakowany w małe porcje indywidualne w pudełkach. Oryginalny Ementhaler i Gruyere był importowany ze Szwajcarji na sumę dol. 4.268.000 w roku 1931, poczem w roku 1934 import ten spadł do sumy 1.872.000 dolarów i proporcjonalnie tyleż co do ilości.

Ementhaler i Gruyere wyrobu amerykańskiego nie konkurują cenami z podobnemi serami oryginalnemi, importowanemi ze Szwajcarji. Ceny serów domowych zależą od wielkości produkcji miejscowej, cen masła na miejscu oraz ogólnej sytuacji gospodarczej i stopnia „prosperity", tak iż import z zagranicy mały wywiera wpływ na ceny miejscowych produktów. Pozatem istnieje wyraźna preferencja na rzecz sera importowanego, co pozwala na utrzymanie znacznej rozpiętości cen między nawet najlepszym produktem miejscowym, a towarem importowanym.

Poprawa ogólnej sytuacji ekonomicznej powoduje wzrost produkcji zapasów i konsumcji sera wyrobu miejscowego, którego cena średnia w chwili obecnej — około 17 cst. za lb. na giełdach jest najwyższa od roku 1930. W sferach fachowych przewidywane jest, że średnie ceny na ser amerykański w roku 1936 okażą się wyższe od cen 1935 r.

Ustalenie jest bardzo trudne, z powodu ogromnej różnorodności podaży, specjalizacji rynku i jego ogromnie wysokich wymagań co do najdrobniejszych szczegółów jakości, gatunku, koloru, ilości oczek etc.

Orjentacyjnie podać można — Ementhaler: z Danji — cena CIF New York około 19 cts. za funt (1b), a w hurcie — około 26—27 cts. (z cłem), ser finlandzki CIF — 21 cts; austrjacki — tyleż, holenderski już od 11½ cts. za lb. wzwyż CIF; finlandzki Gruyere, w małych pudełkach zawierających po 6 małych kawałków 6 uncji każdy, w hurcie z cłem po cenie dol. 1,40 za tuzin pudełek. Te ostatnie pakowane są naogół w ilości 12 i 24 pudełek na skrzynię. Używane są również pudełka o zawartości równo 1 i 2 funty. Ser oryginalny szwajcarski osiąga w hurcie po opłaceniu cła 40—47 cts. za funt. Ser amerykański — w hurcie od 17 cts. wzwyż — do 26½ cts. za lb.

Ser szwajcarski przewyższa inne swą jakością i zawiera naogół około 50% czystego tłuszczu i jest produkowany z pełnej śmietanki, podczas gdy ser miejscowy typu Ementhaler zawiera najwyżej 36% tłuszczu.

Sera typu „tylżyckiego" na rynku prawie się nie spotyka i jest on bardzo mało znany.

Import serów z Polski w r. 1934 wyniósł według statystyk amerykańskich — sumę dol. 2.096.

Cło na sery przy imporcie do U. S. A.:

Na zasadzie ostatnio wprowadzonego w życie traktatu handlowego między Stanami Zjednoczonemi a Szwajcarją — dotychczasowa stawka celna 7 cts. od funta, lecz niemniej niż 35% ad valorem zostaje zmieniona jak następuje: sery typu Ementhaler i Gruyere podlegają opłacie 7 cts. od funta, lecz niemniej, niż 20% ad valorem. Sery tego typu, których wartość zostaje podana jako 20 cts. za lb. lub mniej — nadal będą opłacały 7 cts. za lb., sery o wartości pomiędzy 20 i 35 cts. za lb. podlegają opłacie 7 cts. za funt zamiast 35% ich wartości, sery o wartości 35 cts. za lb i wyżej — podlegać będą stawce 20% ad valorem zamiast 35%.

Ponieważ import serów szwajcarskich typu Ementhaler i Gruyere w ostatnich okresach osiągać średnią wartość 28 cts. za lb. efektywna redukcja cła stanowi zejście ze stawki 35% ad valorem do średnio 25% ad valorem. z korzyścią głównie dla serów lepszych.

Zniżki, wynikające pozatem dla rynku z traktatu między USA i Holandją obejmują tylko sery typu Edam i Gouda, nas mniej interesujące. Przy imporcie serów, tak jak i innych produktów spożywczych, do Stanów Zjednoczonych, obowiązują przepisy ustawy. zw. „Fure Food Act", do której eksporterzy sera muszą się ściśle dostosować.

Sezon w handlu serami rozpoczyna się we wczesnych miesiącach wiosny, kiedy obroty wzmagają się m. in. na potrzeby turystów.

Na rynku istnieje zainteresowanie rozpoczęciem importu serów z Polski, dotąd mało bardzo znanych w Stanach Zjedn.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 MARCA 1936 ROKU.

ARGENTYNA. Z dn. 1. 4. 36 rozpocząć ma swą działalność specjalna komisja powołana do ustalenia cen eksportowych i kontroli odprowadzania dewiz przy eksporcie zbóż, mąki, nasion oleistych.

Ostatnio podpisany traktat handlowy z Francją zapewnia około 40 produktom francuskiego rolnictwa i przemysłu rolnego korzystanie z oficjalnego, zamiast jak dotychczas — wolnego, kursu waluty.

BELGJA. Import po 15 marca 1936 r. mięsa świeżego odbywa się na zasadzie podań wniesionych przed 10 marca rb. Ministerstwo Rolnictwa wprowadziło zarządzenie to, pragnąc nie ograniczać swobody importu, a utrzymać kontrolę przywozu.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. ZANZIBAR. Z dn. 1 stycznia br. weszły w życie stawki celne w szyl. Wysokość nowych stawek nie różni się w zasadzie od stawek dotychczasowych ustalonych w rupjach.

BUŁGARJA. Zostały zwolnione od cła i innych opłat liczne artykuły używane w ogrodnictwie i przemyśle konserwowym.

Z dn. 12 bm. uległo obniżeniu cło na sacharynę.

CHINY. Od lutego br. wszelkie towary wwożone do Chin (także zwolnione od cła) opłacają specjalny podatek 2½% od wartości na regulację rzeki Yangtse. Obrót wewnętrzny został równocześnie obciążony podatkiem 3% od wartości.

DANJA. Importerzy duńscy skarżą się na niemożność uzyskiwania od Komisji Walutowej przydziałów dewiz w granicach dotychczasowych. Wynika to ze związania się Danji w układach handlowych z poszczególnemi krajami co do przydziałów dewiz na różne grupy towarów.

Na podstawie ustawy z 3 sierpnia 1935 r. opłaty wwozowe od zboża i przetworów zbożowych ulegają ciągłym i nader częstym zmianom. Na przyszłość zmiany te nie będą notowane, chyba że wysokość wymienionych wyżej opłat wykazywałaby specjalnie gwałtowne wahanie.

EGIPT. Od 14 ub. m. uległo zmianie cło na mydło wyrabiane na czystej oliwie.

FRANCJA. Dn. 11 ub. m. uległy obniżeniu opłaty licencyjne od jaj (także w postaci proszku i innej) na czas do 15 maja br.

Dn. 13 bm. ukazało się obwieszczenie o tymczasowem zniesieniu ograniczeń kontyngentowych na wwóz części kotłów (Nr. taryfy 533 sexies).

Dn. 9 maja br. wejdą w życie postanowienia dekretu z 8 bm. o obowiązku znakowania instrumentów dętych oraz wyrobów z t. zw. materjałów plastycznych.

GRECJA. W myśl wyjaśnień Centralnej Komisji Ograniczeń Przywozowych dołączone do pończoch nici zapasowe (do reperacji) są wolne od cła.

HISZPANJA. Do niedawna Centrala Dewiz przydzielała kwoty do wys. 500 pesetów bez żądania składania dokumentów. Obecnie jednak żadne kwoty nie mogą być przekazywane bez poprzedniego pozwolenia. W ten sposób komplikuje się sprawa płatności frachtów, które dotychczas regulowane były bez trudności.

W myśl układu z Francją z 21. 12. 35 Hiszpanja zobowiązała się do uregulowania zaległych wierzytelności wobec Francji w ciągu 2 miesięcy. Dla pokrycia płatności niezwiązanych z obrotem towarowym przewidziane jest przekazanie części zasobów złota do Francji. Według oświadczeń oficjalnych Hiszpanja dąży do utrzymania swej waluty na niezmienionym poziomie.

HOLANDJA. Kontyngentowanie przywozu:

SPECYFIKACJA TOWARU	Data skont.	Okres skontyng.	% lat bazowych
Węgiel kamienny	28. 7. 34	1. 7. 35—1. 4. 36	60% wagi III i IV kw. 1933
Konie pociągowe. Młodsze od 3-ch lat	1. 5. 34	1. 5. 35—1. 5. 36	100% ilości 1931/33
Konie rzeźne	15. 1. 35	15. 1. 36—15. 1. 37	20% ilości 1931/32
Skóry wyprawione		1. 1. 36—1. 1. 37	Na Nr. 1—3
1 podeszwowe			40% wagi 1930/1931
2 techniczne i rymarskie			
3 szpalty			
4 wierzchnie			Na Nr. 4—6
5 i 6 różne			40% wagi 1931/1932
Śledzie	16. 1. 35	1. 11. 35—1. 6. 36	40% wagi 1. 11. 32/34
Węgorze		1. 6. 35—1. 6. 36	25% wagi
Ryby morskie		1. 6. 35—1. 6. 36	50% wagi 30/31/32
Mięso poza wieprzowem, wołowina i cielęcina		15. 1. 36—15. 1. 37	
świeże i konserwowe			10% wagi 1929/30/31
inne osobno niewymienione			20% 1931/32
Owce żywe		15. 1. 36—15. 1. 37	20% sztuk 1931/32
Rośliny i ich części, kwiaty		1. 9. 35—1. 9. 36	10% wagi 30/31
Ryż łuszczony	1. 6. 34	1. 4. 35—1. 4. 36	50% wagi 1932
Mąka ryżowa	1. 6. 34	1. 4. 35—1. 4. 36	100% wagi 32/33
Makuchy		1. 8. 35—1. 8. 36	60% wagi 1. 7. 32—1. 7. 33
Chleb		1 rok	60% wagi 1/7. 32/33
Mąka żytnia	1. 4. 34	1. 4. 35—1. 4. 36	100% wagi 1931/32
Masło		1. 1. 36—1. 1. 37	25% wagi 1928/29/30
Tłuszcze zwierzęce		1. 1. 36—1. 1. 37	25% wagi 1929/30/31
Azotowe nawozy sztuczne	1. 7. 34	1. 10. 35—1. 7. 36	30% wagi 1. 7. 32/33
Azotniak wapnia	1. 7. 34	1. 7. 35—1. 7. 36	100% 31/32
Superfosfaty	1. 7. 34	1. 7. 35—1. 7. 36	100% 34/35
Woda amoniakalna		1. 7. 35—1. 7. 36	100% 34/35
Saletra chilijska		1. 7. 35—1. 7. 36	100% 32/33
Karbid i gazy chlorowe	1. 3. 34		45% 32/33
Produkty chlorku		1. 5. 35—1. 5. 36	60% wagi 32/33
Biel cynkowa			
Cement	1. 4. 34	1. 1. 36—1. 10. 36	40% wagi 9 mies. 31/32
Zapałki	1. 6. 34	1. 6. 35—1. 6. 36	25% wagi 32/33
Linoleum	7. 1. 35	1. 4. 35—1. 4. 36	50% wagi 1. 7. 33—1. 1. 34
Papier	19. 1. 35	1. 1. 36—1. 1. 37	
kontyngent Nr. 94 papier drukowy i piśmienny			80% wagi 1933/4
„ Nr. 96 papier do pakowania			80% wagi 1933/4
„ Nr. 296 pociągnięty jakąkolwiek masą			100% wagi 1933/4
„ Nr. 297 papier tapetowy			90% wagi 1933/4
„ Nr. 397 papier asfaltowy do krycia dachów			90% wagi 1933/4

SPECYFIKACJA TOWARU	Data skont.	Okres skontyng.	% lat bazowych
Kontyngent Nr. 97 wyroby z papieru osobno niewymienione			80% wagi 1933/4
„ Nr. 497 papier luksus., koperty, torby klejone			80% wagi 1933/4
„ Nr. 597 księgi biurowe buchalteryjne, zeszyty oraz wyroby drukarskie osobno niewymienione			80% wagi 1933/4
Porcelana	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	45% wart. lub 70% wagi 1934
Fajans stołowy itp.	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	25% wart. lub 50% wagi 29/30
Fajans sanitarny	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	80% wagi 1934
Rury ceramiczne do kanalizacji	2. 11. 33	1. 2. 36—1. 2. 37	50% wagi 1933/34
Szkło do gospodarstwa domowego	1. 11. 33	1. 2. 36—1. 2. 37	60% wagi 1934
Szkło pakunkowe (butelki) itp.	1. 11. 33	1. 1. 36—1. 1. 37	20% wagi 31/32
Ceramika ścienna	5. 7. 32	1. 2. 36—1. 2. 37	70% pow. polew. 1934
Meble	17. 11. 33	1. 3. 35—1. 3. 36	30% wagi lub 20% wart.
Meble koszykowe		1. 3. 35—1. 3. 36	45% wagi lub 30% wart. 1931/32
Saboty		1. 2. 36—1. 2. 37	50% wagi 1935
Rury ze szwem o śr. 25-60 mm. także chromowe, niklowane, bronzowane i t. p.	15. 8. 35	1. 11. 35—1. 11. 36	50% wagi okresu 1. 1. 35—1. 7. 35
Drut ciągniony i kolczasty . . . . gwoździe	1. 9. 35	1. 3. 35—1. 3. 36	80% wagi 31/32
Śruby o średn. 4½ mm. i wyżej, bolce, mutry 4 mm		1. 1. 36—1. 1. 37	40% wagi 34
podstawy do izolatorów			100% wagi 1934
Blacha cynk.		1. 9. 35—1. 3. 36	25% wagi 30/31
Emaljow. wanny i zbiorniki wody klozet.		1. 12. 35—1. 12. 36	40% wagi 32/33 20% wart. 32/33
Piece i kominki do węgla i ich części . . .		1. 12. 34—1. 12. 35	25% wart. 33
Zamki		1. 11. 35—1. 11. 36	25% wagi 32/33
Przewody elektryczne		1. 1. 36—1. 1. 37	40% wagi 31/32 z 34 — jeżeli bez izolacji z ołowiu lub kauczuku
Żarówki		1. 5. 35—1. 5. 36	50% ilości 30/31
Materjały bawełniane	1. 12. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	10% wart. 15% wagi 29/30/31 dla niebielonych 20% wagi
Materjały jedwabne z jedwabiu sztuczn.	19. 1. 34	1. 9. 35—1. 9. 36	20% wart. lub 30% wagi 1931/32
z jedwabiu naturalnego		1. 1. 36—1. 9. 36	100% wart. lub wagi 1934
Materjały lniane i t. p.		1. 9. 35—1. 1. 36	30% wart. 50% wart. 30/31/32
Materjały wełniane	1. 2. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	30% wart. 50% wagi 29/30/31
Materjały pluszowe	1. 10. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	30% wart. 35% wagi 31/32
Przędza jedwabna . . . . sztuczna		1. 11. 35—1. 11. 36	50-80% wagi 1933/34
Sznurki i przędza z konopi		1. 5. 35—1. 5. 36	40% wagi 31/32/33
Nici bawełniane	1. 1. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	25% wart. 1933/34 40% wagi
Worki jutowe		1. 10. 35—1. 4. 36	50% wart. 31/32/33
Wstęgi, taśmy, sznurowadła bez gumy . .		1. 6. 35—1. 6. 36	30% wart. 40% wagi 1932
Kołdry wszelkie, koce wełniane i półwełn.		1. 12. 35—1. 12. 36	80% wart. 1931/32
Dywany, makaty	1. 3. 33	1. 9. 35—1. 9. 36	25% wart. 50% wagi 30/31
Ręczniki itp. obrusy, serwety, chustki i fulaty bawełniane i lniane		1. 9. 35—1. 9. 36	30% wart. 29-30-31) 30% wart. 30)
		1. 7. 35—1. 7. 36	wagi 50% 31 30% wart. 40% wagi 30/31
Ścierki do podłogi		1. 9. 35—1. 5. 36	80% wart. półr. 1934/1935
Skarpetki i pończochy	1. 1. 34	1. 9. 35—1. 9. 36	40% wart. z r. 30/31
Trykotaże		1. 11. 35—1. 11. 36	45% wagi 29/30/31 lub 30% wart.
Konfekcja damska	1. 1. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	15% wart. lub 20% wagi 29/30/31
Konfekcja męska i dziecięca	1. 1. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	20% wagi lub 30% wart. 29/30/31
Konfekcja gumowana		1. 12. 35—1. 12. 36	40% wart. 70% wagi 30/31
Bielizna	1. 2. 34	1. 9. 35—1. 9. 36	20% wart. lub wagi 31/32
Koszule	1. 7. 33	1. 7. 35—1. 7. 36	30% wart. lub 50% wagi 30/31
Wyroby kokosowe, mak itp.		1. 12. 35—1. 8. 36	100% wagi wym. okresu
Czapki i berety sztywne	1. 3. 34	1. 12. 35—1. 12. 36	25% wart. lub 20% wagi 31/32
Obuwie gumowe	1. 10. 33	1. 5. 35—1. 5. 36	35% ilości 1930/31
Obuwie skórzane	1. 10. 33	1. 5. 35—1. 5. 36	35% ilości 29/30/31
Obuwie inne	1. 10. 33	1. 5. 35—1. 5. 36	35% ilości 29/30/31
Rowery i lampy		1. 8. 35—1. 8. 36	od 50—100% wagi 1934
Inne ich części		1. 8. 35—1. 8. 36	50% wagi 1934
Dętki rowerowe		1. 9. 35—1. 8. 36	25% wagi 29/30/31
Dykty prócz olchowych i brzozowych . . .	12. 12. 35	1. 12. 35—1. 4. 36	30% wagi 1. 1. — 1. 4. 34

INDJE HOLENDERSKIE. Wszystkie towary podlegające ograniczeniom wwozowym winny być zaopatrzone w świadectwa pochodzenia, o ile załadowanie nastąpiło po 16 br.

IRLANDJA. Od dn. 29 ub. m. przywóz cementu poddany został ograniczeniom przywozowym.

NIEMCY. Kwota dewiz możliwych do wywozu z Niemiec przy wyjazdach zagranicznych na podstawie wniesienia jej do paszportu, nawet w wypadku niecałkowitego wyczerpania jej granicy, nie może być w ciągu tego samego miesiąca odnowiona.

NORWEGJA. Z dn. 22 ub. m. uległo 50% obniżce cło na nasiona buraków pastewnych, buraków białych (Turnips) i jarzyn.

PARAGWAJ. Rząd paragwajski upoważnił nowopowołany do życia Bank Republiki Paragwajskiej (dawniej Oficina de Cambios) do zakupu wszystkich dewiz eksportowych. Obowiązek odstępowania dewiz przez paragwajskich eksporterów obejmuje 100% uzyskanych z wywozu dewiz. Kurs zakupu ustalono obecnie 51 pesów urugw. równe 1 peso argent. Oddawanie dewiz na cele importu odbywa się za pośrednictwem banków. Przedewszystkiem przydzielane są na podstawie faktur dewizy dla artykułów niezbędnych kurs dla zakupu dewiz na opłacenie importu ustalono w wys. 61 pesów paragw. równe 1 peso arg. Tranzakcje dewizowe z pominięciem banków są zabronione.

PERU. Dekret z 8 stycznia br. wprowadził zmiany cła na ryż, butelki szklane i tytoń.

RUMUNJA. Wydana została ustawa dewizowa, zezwalająca kupcom i przemysłowcom na ponowne wniesienie w ciągu 40 dni od jej wydania nowych zgłoszeń o przydział dewiz jak również zgłoszenie posiadanych dewiz, przyczem nie będą stosowane w okresie tym kary za nieprzestrzeganie poprzednich przepisów.

Rumuński Bank Narodowy zwrócił uwagę na fakt, że przy podaniach o przydziały dewiz podawane są nietylko wartości towarów, ale wszelkie koszty uboczne, nawet o ile są płacone w dewizach. Podania na przyszłość muszą podawać dokładną wartość towaru.

STANY ZJEDNOCZONE. Wwóz matryc płyt gramofonowych („Mutterplatten") został uzależniony od opłaty cła, wbrew dotychczasowej praktyce zezwalającej na wwóz z zobowiązaniem wywozu w ciągu 6 miesięcy.

Trybunał Celny wyjaśnił, że tylko te rodzaje znakowania należy uznać za przepisowe, które w danym wypadku będą najtrwalsze (the most permanent method).

Ukazała się decyzja Trybunału Celnego w sprawie clenia mebli stalowych, w myśl której cło wynosić winno 45% ad valorem (nie zaś 40% lub mniej).

SYRJA — LIBAN. Rozporządzenie z 26 lutego br. wprowadza zmianę cła na pasy napędowe. Nowe cło wynosi 25% ad val.

SZWAJCARJA. Wydział Handlowy Departamentu Gospodarczego wydał w dn. 9. III. 36 zarządzenia, przewidujące, że o ile importer nie zakupuje towarów krajowych, może mieć odwołane całkowicie lub ograniczone częściowo pozwolenie na przywóz towarów z zagranicy.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma niemiecka interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskiemi fabrykami dykt i fornierów celem reeksportu tego artykułu do Południowej Afryki. P/7454/40/Ż.

Firma w Gdańsku interesuje się dostawami bukowych klepek. den i dekli do beczek. P/6993/40/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polską wytwórnią papieru pakowego i pergaminowego. P/5030/2/61/Ż.

Firma w Londynie interesuje się objęciem zastępstwa polskiej wytwórni szkła na rynku angielskim. P/6906/63/Ż.

Firma holenderska ma zapotrzebowanie na pałeczki drewniane używane przez rzeźników i wędliniarzy. Wzory w Instytucie. P/6537/40/sz.

Zabawki poszukiwane są przez firmę belgijską. P/6218/54/sz.

Firma węgierska interesuje się objęciem przedstawicielstwa bądź importem terpentyny, kalafonjum, siarki, paradichlorbenzolu, salmiaku, dwuchromianu potasu, sody, kwasu siarczanego, kwasu winnego, nadboranu sodu, grafitu, rudy manganowej. P/6045/47/W.

Firma fińska pragnie nawiązać kontakt z fabryką skórzanych rękawiczek damskich i męskich. P/7044/64/M.

Firma angielska interesuje się importem pantofli z Polski w dużych ilościach. P/7104/64/M.

Firma syryjska poszukuje kontaktów z wytwórcami powrozów, sznurków, przędzy lnianej, wełny trykotażowej, pullowerów, płótna bawełnianego na obuwie, tkanin wełnianych wszelkiego rodzaju. P/7350/4E/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMUNIKACJA LOTNICZA W STOSUNKACH HANDLOWYCH Z GRECJĄ

Korespondencja handl. nadawana z Polski przychodzi do Aten ze znacznem opóźnieniem. W okresie zimowym poczta nadchodzi niekiedy w 8 do 10 dni od daty wysłania jej z Polski, co wynika wskutek częstych przerw w komunikacji kolejowej. W okresie normalnej pogo-

dy t. j. w miesiącach letnich listy wysyłane z Warszawy nadchodzą w ciągu 5 dni.

Istnieją jednak możliwości szybszej komunikacji pocztowej, mianowicie drogą lotniczą. Regularną komunikację lotniczą z Grecją utrzymują Polskie Linje Lotnicze „Lot". W okresie bieżącym, mianowicie do 19 kwietnia rb. rozkład lotów jest następujący: (raz w ciągu tygodnia).

Odlot z Warszawy — poniedziałek 8,00
Przylot do Bukaresztu — poniedz. 15,25
Odlot z Bukaresztu — wtorek 10,00
Przylot do Salonik — wtorek 14,00
Odlot z Salonik — środa 15,30
Przylot do Aten — środa 17,05

List wysłany z Polski nadchodzi więc do Aten w ciągu 2 dni. Opłaty wynoszą: list zwykły 0,55 gr. kartka — 0,20 gr.

Komunikację lotniczą można wykorzystać również dla wysyłki paczek. Wysokość opłat pocztowych do Grecji jest następująca:

do 1 kg — zł 2,15
do 3 kg — zł 5,30
do 10 kg — zł 8,55

Opłaty lotnicze wynoszą:

do 1 kg — zł 2,85

za każde następne rozpoczęte ½ kg — zł 1,43.

Przesyłki lotnicze nadawać można we wszystkich urzędach pocztowych w Polsce.

RYNKI TOWAROWE

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH WEDŁUG DANYCH POLSKIEGO ZWIĄZKU EKSPORTU ZBOŻA.

Słaby nastrój rynków zbożowych w pierwszej połowie marca uległ ostatnio pewnej poprawie. Nie bez wpływu były nastroje polityczne, przedewszystkiem jednak minęła najsilniejsza fala podaży pszenicy australijskiej oraz likwidacja zapasów pszenicy portugalskiej i francuskiej, które zmuszały Kanadę do obniżania żądań. W rezultacie cena pszenicy w Rotterdamie zwyżkowała z Hfl. 4,80 na Hfl. 5,20 w ciągu ostatnich 2 tygodni.

Mocniejsza tendencja zarysowała się również na zboża pastewne, przedewszystkiem kukurydzę, która podniosła się w cenie z Hfl. 2,50 na Hfl. 2,90. Zwyżka ta jest szczególnie charakterystyczna i pocieszająca dla rynków zbożowych, pozwala bowiem z jednej strony wnosić o dostatecznem zapotrzebowaniu, z drugiej zaś przypuszczać, że zarówno zbiory zeszłoroczne, jak i szacunek tegoroczny były w Argentynie przesadzone. Wprawdzie w tych dniach urzędowy szacunek nadchodzących zbiorów kukurydzy obniżono z 12 milj. na 9,5 milj. ton, tłumacząc zmianę tę nieoczekiwaną klęską szarańczy w rejonach zachodnich, prywatne szacunki jednak nie zostały w tej mierze obniżone. Równocześnie kursują pogłoski o rokowaniach Niemiec z Argentyną o wielkie dostawy zbożowe, między innemi kukurydzy. W dzisiejszych stosunkach nieoczekiwane nowe zapotrzebowanie kilkuset tysięcy ton odbić się musi na cenach światowych zwłaszcza, że jedynym wielkim dysponentem kukurydzy w bieżącym sezonie jest Argentyna, wyprzedzająca na terminy i zmuszona do liczenia się z własnemi technicznemi możliwościami załadunku. Jest też znamienne, co rzadko w stosunku do Argentyny ma miejsce, że tym razem najsilniej poszła w górę kukurydza płynąca, podczas gdy normalnie bywa naodwrót.

Zwyżka kukurydzy pociągnęła żyto i jęczmień, powiększając chęć kupna tych artykułów. Wzrasta również zapotrzebowanie żyta przemiałowego, w pierwszym rzędzie do Danji i Holandji, a następnie do krajów skandynawskich, które w miarę wyczerpywania się zapasów żyta bałtyckiego, zwracają się o oferty do nas.

W zakresie obrotów żytem można już stwierdzić wpływ zwyżki cen pszenicy w bieżącym sezonie na zapotrzebowanie Belgji, Holandji, Norwegji i innych, które powiększają przywóz żyta na cele przemiałowe. Zarysowuje się również coraz silniej tendencja do przesuwania zakupów zboża do krajów europejskich, skłonnych do umów kompensacyjnych i ograniczania przywozu zboża z krajów zaoceanicznych, nie idących na kompensaty za zboże. Możliwości w tym zakresie Belgji, Holandji i Danji są olbrzymie, te trzy kraje bowiem importują rocznie około 5 milj. ton ziarna, w czem pszenicy przeszło 2 milj. ton, żyta ok. 400.000 ton, jęczmienia ok. 700.000 ton, owsa przeszło 100.000 ton i kukurydzy około 2 milj. ton.

Polityka regulowania przywozu ziarna na razie nie dotknęła kukurydzy we wspomnianych wyżej krajach, tendencja ta wszakże coraz silniej nurtuje w związku z narastającemi trudnościami bilansów płatniczych i możliwościami zawierania w Europie umów kompensacyjnych.

Sprawa wzmożenia wzajemnej wymiany towarowej krajów europejskich była przedmiotem wielu konferencyj w ostatnich latach, nie posuwała się jednak naprzód w okresie przypływu kapitałów z Ameryki. Dzisiaj nabrała ona innego znaczenia.

Normalny rozwój konjunktury zbożowej w bieżącej kampanji zawdzięczamy również stosunkowo słabej ekspansji eksportowej Sowietów, które zeszły już prawie całkowicie z rynku i co tłumaczone jest perspektywami słabych nadchodzących zbiorów. Nie jest wykluczone. że na przednówku, po wyjaśnieniu

stanu zapasów, zboże sowieckie znajdzie się w zaofiarowaniu.

Zasiewy ozime Północnej Ameryki nie rokują wielkich zbiorów, warunki jednak dla jarzyn są jakoby bardzo dobre i spodziewane jest powiększenie obszaru zasiewów.

Wywóz żyta z Polski w bieżącej kampanji jest znacznie mniejszy od zeszłorocznego. W ciągu pierwszych miesięcy wywieźliśmy około 140.000 ton, a do końca sezonu prawdopodobnie nie przekroczymy 220.000 ton, czyli tegoroczny wywóz wyniesie zaledwie ok. 40% wywozu żyta zeszłorocznego i zaprzeszłorocznego.

Pomimo tak niewielkiego eksportu żyta odbywał się on nie bez trudności, z jednej strony bowiem w bieżącej kampanji zabrakło zeszłorocznych rynków Stanów Zjednoczonych i Niemiec, z drugiej strony mieliśmy wyjątkowo silną konkurencję Łotwy, Litwy, Estonji i Szwecji, które łącznie eksportowały ilości żyta nie mniejsze od naszych, przyczem taktyka sprzedaży była specjalnie natarczywa, świadcząca o nieznajomości rynków zbytu i ich chłonności.

Wspomniane żyto sprzedawane było z rezerw państwowych, zapewne bez kalkulacji kupieckiej, mimo to żyto nasze nie zostało obniżone do najniższych ofert i średnio uzyskaliśmy za nie o około 10% więcej od największej konkurencji.

Stanisław Rościszewski.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU

masła i jaj za czas od 21—31 3. 1936 r. na podstawie danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło.

Sytuacja na rynkach zbytu w dalszym ciągu pozostaje niewyjaśniona. Ceny w ostatnim czasie uległy ponownej obniżce i utrzymują się w odniesieniu do masła polskiego na poziomie około 80 sh per cwt landed London. Ponadto notowano masło:

nowozelandzkie i australijskie 84/
holenderskie 80/
łotewskie 90/
duńskie 113 sh.

Kopenhaga została w dniu 26 ub. m. obniżona na 200 koron (minus 12.— koron) za 100 kg.

W okresie od 28 do 31 marca położenie na rynkach zbytu nie uległo poważniejszym zmianom, daje się jednak zauważyć w ostatnich dniach pewne polepszenie sytuacji na rynku angielskim. Notowania masła polskiego, które do niedawna utrzymywały się na poziomie 80 sh per cwt, zwyżkowały do 82 sh, a sprzedaże uskuteczniano po 83 a nawet 84 sh per cwt. Masło nowozelandzkie i australijskie notowano 86, łotewskie 90, syberyjskie 85, holenderskie 82—83 sh per cwt landed London.

Rynek krajowy jak dotychczas, nie reagował na zbliżający się okres przedświąteczny. Świadczyłoby to o wystarczającej produkcji we wszystkich okręgach Polski, czego dowodem, że wywóz prawie jeszcze przez wszystkich eksporterów w ciągłości jest uprawiany. — Notowanie poznańskie w zastosowaniu do ogólnej sytuacji, skorygowane zostało do poziomu zł 2,75 — 2,55 za kg w uzależnieniu od gatunku.

Jaja.

W dniu 27 marca płacono za jajka z Poznańskiego zł 72,00 — 75,00 za skrzynię 24-kopową. W drobnym hurcie notowano zł 0,85, w detalu zł 0,90 za mendel. Tendencja utrzymana.

KOMUNIKATY

UCZNIOWIE PRZEMYSŁOWI W ZABEZPIECZENIU NA WYPADEK BEZROBOCIA.

Wskutek podniesionych z różnych stron wątpliwości co do obciążenia uczniów w przemyśle świadczeniami z tytułu zabezpieczenia na wypadek bezrobocia i na rzecz Funduszu Pracy, na mocy autorytatywnych wyjaśnień Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni komunikuje, że:

1) uczni przemysłowych i handlowych, zatrudnionych w zakładach pracy na podstawie umów o naukę zarejestrowanych w Izbie Przemysłowo - Handlowej, bądź też w Rzemieślniczej, do liczby 5-ciu pracowników stanowiącej podstawę pociągnięcia danego przedsiębiorstwa do zabezpieczenia zatrudnionych robotników na wypadek bezrobocia (Dz. U. R. P. Nr. 58/32, poz. 555) wliczać nie należy:

2) opłatom z tytułu zabezpieczenia na wypadek bezrobocia, jak również opłatom z mocy art. 15 Ustawy o Funduszu Pracy (Dz. U. R. P. Nr. 22 z dnia 31. III. 33 r., poz. 163) wspomniani uczniowie nie podlegają.

Nadmieniamy, że opłaty z powołanego art. 15 wynoszą 1% miesięcznego uposażenia wzgl. wynagrodzenia służbowego i obciążają pracobiorcę.

NOWOCZESNA ZAMRAŻALNIA RYB W GDYNI — PRZY PRACY.

Nowozbudowana zamrażalnia w Gdyni, pozwalająca mrozić ryby zamiast w kilku dniach — w ciągu 2 i pół godzin, jaknajdoskonalszym sposobem, jest już w pełnym ruchu, będąc uruchomiona w okresie wiosennych bornholmskich połowów, kiedy praca nowej zamrażalni odrazu dała się bardzo odczuć w sensie dodatnim. Oto garść szczegółów o korzystaniu z nowej zamrażalni:

Wybudowana przez Morski Instytut Rybacki, kosztem stu tysięcy złotych, nowoczesna zamrażalnia ryb morskich, mieści się w pomieszczeniach Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim w Gdyni. Z konieczności więc znalazła się zamrażalnia w pomieszczeniu, które nie było budowane dla tego celu.

Budowa specjalnego budynku dla zamrażalni i osobnej instalacji chłodniczej pociągnęłaby bardzo znaczne sumy, znaleziono więc wyjście wykorzystując istniejące pomieszczenia i dołączając się do istniejącej instalacji chłodniczej.

Zamrażalnia składa się z 3 zasadniczych części: ze sprężarki, z generatora czyli zbiornika, w którym się mrożą ryby, oraz z chłodnicy, w której chłodzi się solanka służąca do zamrażania ryb, systemem „Ottesena".

Sprężarka dołączoną jest do istniejącej sieci chłodniczej Chłodni Rybnej i może być użytą również do chłodzenia komór składowych. Daje to możność uzyskania w komorach temperatury do 30° Cels. zimna, podczas gdy dotychczas tylko do 15° C. zimna.

Chłodnica jest zbiornikiem walcowym, w którym w szeregu rurkach krąży solanka, chłodzona amonjakiem przepływającym przez ten zbiornik. Amonjak przepływający przez zbiornik paruje, do czego potrzebuje dużo ciepła. Ciepło to bierze amonjak z solanki, przez co solanka chłodzi się coraz bardziej.

Generator, czyli zbiornik, w którym się mrozi ryby, jest jakby skrzynią. W skrzyni znajduje się 10 przedziałów, z których każdy ma osobny dopływ i odpływ solanki. Solanka jest roztworem wody i soli kuchennej o natężeniu 21 stopni Beaumè, co pozwala na oziębienie jej do 21 stopni C. zimna i utrzymanie w stanie płynnym. W tej zimnej solance mrozi się ryby.

W jednym przedziale zmieści się w specjalnym koszu metalowym od 150 do 200 kg. ryb, czyli jednorazowo generator chłodzi od 1.500 do 2.000 kg. ryb. Ryby układa się w koszu metalowym, dziurkowanym, dla dobrego krążenia solanki. Kosz ten zabiera suwnica elektryczna i opuszcza do zbiornika przez górny otwór, zamykany pokrywą. Po zamrożeniu ryb, za pomocą suwnicy wyciąga się kosz i wysypuje się zamrożone ryby na stolnicę dla opłukania ryb z solanki i pokrycia ryb glazurą lodową.

Pierwsze próby dały następujące wyniki: dnia 19 marca, w ciągu pięciu godz. zamrożono 1.420 kg dorszy czyszczonych, bez głów. Dn. 22 marca: w 6 godzinach zamrożono 3.000 kg dorszy oczyszczonych, bez głów. Dnia 23 marca: w 8 godzinach 4.250 kg. dorszy czyszczonych z głowami i bez głów. Wielkość dorszy od jednego do trzech kg. każda sztuka. Temperatura solanki 17 stop. Cel. zimna. Wydajność na dobę doszła więc do 13.000 kg dorszy.

Postawienie działalności zamrażalni na odpowiednim poziomie wymagać będzie przeprowadzenia dalszych prób i wyszkolenia odpowiednich pracowników (czyszczenie ryb, glazurowanie ryb itp). Nie trzeba również zapominać, że urządzenie wykonane całkowicie w kraju, jest uruchomione i prowadzone od samego początku bez pomocy zagranicznych fachowców.

W roku ub. połowy pod Bornholmem. musiały być wstrzymane wobec niemożliwości mrożenia dużych ilości połowów. W lepszej sytuacji znajdują się obecnie rybacy. Uruchomiona w Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni, nowoczesna zamrażalnia, chociaż znajduje się obecnie w okresie próbnej pracy, pracuje na kilka zmian przez 24 godzin. celem podołania mrożeniu dowożonych dorszy i fląder. Począwszy od 19 marca w ciągu 10 dni zamrożono już czterdzieści tysięcy kilo ryb (dorszy i fląder).

W drugim tygodniu połowów pod Bornholmem tj. od wtorku 24 marca do dnia 31 marca, przywiozło siedem kutrów do Gdyni: dorszy świeżych, nieczyszczonych: 42.750 kg. fląder 9,800 kg, szolek 1.750 kg. Około 90% tej ilości przywiozły kutry w jednym dniu tj. w poniedziałek 30 marca. Dorsze natychmiast po przybyciu do portu są czyszczone z wnętrzności, myte i układane na lodzie, aż do czasu zamrożenia, gdyż jednorazowo, nie da się zamrozić tych ilości (wydajność obecna zamrażalni wynosi tylko 13 tysięcy kg. na 20 godzin na trzy zmiany). Tak więc zamrażalnia, zaledwie uruchomiona, okazała się zmiejsca za małą. Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że sezon dla zamrażalni trwać będzie dwa niecałe miesiące w okresie wiosennym, i taki sam okres w okresie jesieni.

Dorsze mrozi się z głowami, lecz oczyszczone z wnętrzności. Flądry mrozi się nieczyszczone. Koszt mrożenia wraz z robocizną bez czyszczenia jednak wynosi dla dorszy z głowami 9,40 zł za sto kilo, dla dorszy zaś oczyszczonych bez głów, pakowanych po 50 kg do skrzyń wynosi 13 zł za sto kilo, wraz z zapakowaniem i dostarczeniem skrzyń. Flądry

zamrożone i pakowane do skrzyń po 50 kg opłacają również 13 zł za sto kilo ryb. Po zamrożeniu ryby umieszcza się natychmiast w komorze chłodniczej, gdzie temperatura wynosi od 8 do 16 stopni zimna (Celsiusa).

Warto również wskazać na różnicę w szybkości mrożenia ryb. O ile dorsze w komorze chłodniczej mrożone na powietrzu, musiały nawet dni dziesięć leżeć, aż do czasu zupełnego zamrożenia, to w nowo uruchomionej zamrażalni mrożenie trwa tylko dwie i pół godziny (od chwili zanurzenia ryby do solanki, aż do zupełnego zamrożenia). Dorsze po wyjęciu z solanki są glazurowane t. j. pokryte powłoką lodową dla lepszej konserwacji. Ten nowoczesny sposób mrożenia ryb, daje możność przechowywania ryby czas dłuższy i dostarczenia jej na rynek w stanie dobrym.

Płacono rybakom za dorsze bornholmskie, nieczyszczone za sto kg: 16,— zł, za flądry za sto kg: 20,— zł, szole za sto kg: 12,— zł. Są to ceny najniższe, gdyż płacono również i wyższe ceny. Firmy handlowe sprzedawały do kraju: franco wagon Gdynia, za sto kg opakowane: dorsze oczyszczone, bez głów, zamrożone 60,— zł, flądry 40,— zł, szole 20,— zł, śledziki 20,— zł, szproty 5,— zł (dorsze po oczyszczeniu i ucięciu głów, tracą na wadze 50% odpadków).

KRONIKA

— **TRUDNOŚCI EKSPORTU SZPROTÓW W OLIWIE (OLEJU).** Konserwy rybne zaliczają się do artykułów bardzo wysoko uszlachetnionych (rybacy, blacha, taśma stalowa, puszki, lakiery, guma, skrzynie, przewóz, oraz duża robocizna). Wśród konserw rybnych, eksport konserw szprotowych, jako eksport pionierski potrzebuje nietylko zachęty odpowiedniej i udoskonalania jakości wyrobów, ale przedewszystkiem współdziałania zarządzeń gospodarczych. Przemysł konserw szprotowych w Warszawie uskarża się na szereg trudności, które w rezultacie doprowadziły do wycofania się firm z całego szeregu tranzakcyj eksportowych. Chodzi przedewszystkiem o olej importowany, tańszy od krajowego, co w kalkulacji eksportowej ma zasadnicze znaczenie. Tymczasem jednak Urząd Celny w Warszawie (w przeciwieństwie do Urzędu Celnego w Gdyni) żąda nietylko kaucji za cło od oleju importowanego, lecz ponadto dodatkowej kaucji za wartość gotowych konserw. W praktyce wagon oleju o wartości 13 tysięcy złotych wymaga z tego tytułu kaucyj celnych do 40 tys. złotych. Fabryki konserw produkujące na eksport muszą więc znaleźć odpowiednie kapitały dla celów kaucyj celnych. Doprowadza to do szukania oparcia o importerów zagranicznych co wpływa ujemnie na uzyskiwane ceny zagranicą, zmniejsza opłacalność produkcji konserw i wytwarza zagranicą niekorzystną opinję. Do kosztów kaucyjnych dochodzą b. liczne utrudnienia manipulacyjne i opłaty postojowe po 20,— zł dziennie. Do tego dochodzą daremne wielotygodniowe oczekiwania na zezwolenie przywozowe dla oleju, co przy charakterze sezonowym produkcji konserw doprowadza do niemożliwości wywiązania się z zamówień zagranicznych.

Tegoroczny sezon konserw szprotowych przeznaczonych na eksport z powodu tych wszystkich trudności uległ ograniczeniu. W interesie rozwoju tej ważnej dziedziny eksportowej leży, aby te wszystkie trudności w roku następnym się nie powtórzyły.

(Komunikat Portu Rybackiego.)

— **BUDOWA WIELKIEJ WĘDZARNI RYB MORSKICH W JASTARNI.** W sezonie budowlanym rozpocznie się w Jastarni budowa największej wędzarni na wybrzeżu o ilości 60 pieców. Przy wędzarni uruchomiona będzie fabryka konserw. Wędzarnia należeć będzie do znanej na wybrzeżu od szeregu lat firmy „Wędzarnie Pomorskie Dr Kirsch & Żebrowski" w Jastarni, mającej tam obecnie trzy wędzarnie o 40 piecach, łączna więc ilość po wybudowaniu nowej wędzarni będzie sto pieców. Dotychczas największe wędzarnie na wybrzeżu (w Gdyni) posiadają tylko po 24 pieców.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	6. 4.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	8. 4.
s/s CIESZYN*	13. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	15. 4.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyłuoto		
		2) Helsinki, Kotka	s/s EROS	10/12. 4.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s MARTHA RUSS I	18. 4.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	6. 4.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	8. 4.
s/s CIESZYN*	13. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	15. 4.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		ŁOTWA		
s/s URANUS*	6. 4.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	6. 4.
s/s SIRIUS*	14. 4.	co tydzień	s/s SIRIUS	14. 4.
		Ryga		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	12. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	15. 4.
	26. 4.	co 2 tygodnie		29. 4.
		LITWA		
s/s FALKEN	12. 4.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	15. 4.
	26. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*		29. 4.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	12. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 4.
	23. 4.	co 8 dni		23. 4.
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	6. 4.	**Stockholm — Norrköping**		
	18. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	7. 4.
		co 14 dni		21. 4.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	12. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	12. 4.
	23. 4.	co 10 dni		23. 4.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	14. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	14. 4.
	27. 4.	co 2 tygodnie		27. 4.
s/s BLENDA	6. 4.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	8. 4.
	20. 4.	co 2 tygodnie		22. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	6. 4.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	6. 4.
s/s LUDWIG	20. 4.	co tydzień	s/s LUDWIG	20. 4.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s ALWINE RUSS	7. 4.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s ALWINE RUSS	7. 4.
s/s HINRICH	11. 4.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s HINRICH	11. 4.
s/s TCZEW	14. 4.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	14. 4.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s URANUS*	6. 4.
s/s URANUS*	6. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s SIRIUS*	14. 4.	co tydzień	s/s SIRIUS*	14. 4.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	8. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	9. 4.
	15. 4.	co tydzień		16. 4.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 11. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 11. 4.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
s/s AKERSHUS	7. 4.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**	s/s AKERSHUS	7. 4.
s/s BASTANT	14. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BASTANT	14. 4.
s/s AKERSHUS	21. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s AKERSHUS	21. 4.
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	7. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	13. 4.
s/s URSA	21. 4.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	27. 4.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	12. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	9. 4.
s/s LECH*	19. 4.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	16. 4.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	12. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	9. 4.
s/s LUBLIN*	19. 4.	co tydzień	s/s LWÓW*	16. 4.
		Manchester/Liverpool		
s/s BRYNHILD	13. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BRYNHILD	13. 4.
s/s UFFE	20. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	20. 4.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	11. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	11. 4.
s/s MINORCA	18. 4.	co tydzień	s/s MINORCA	18. 4.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	25. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s IRENE	7. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s IRENE	7. 4.
s/s NEREUS	14. 4.	co tydzień	s/s NEREUS	14. 4.
		Rotterdam		
s/s PUCK	7. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	8. 4.
s/s CHORZÓW	14. 4.	co tydzień	s/s CHORZÓW	15. 4.
s/s FORTUNA	9. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	9. 4.
s/s JUNO	14. 4.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	14. 4.
s/s BUTT	6. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	6. 4.
s/s BUSSARD	16. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	16. 4.
s/s WIBORG	ok. 6/7. 4.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	s/s WIBORG	ok. 6/7. 4.
	ok. 20/21. 4.	co 2 tygodnie		ok. 20/21. 4.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	7. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	8. 4.
s/s ŚLĄSK*	14. 4.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	15. 4.
s/s BUTT	6. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	6. 4.
s/s BUSSARD	16. 4.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	16. 4.
		(Rummel & Burton)	s/s MAIA	20. 3.
		co 3 tygodnie	s/s KALEV	8. 4.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	7. 4.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	10. 4.
	21. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		24. 4.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD	12. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	13. 4.
s/s HALFDAN	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	27. 4.
		HISZPANJA — PORTUGALJA		
		MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	18. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LISBOA	18. 4.
s/s MELILLA	2. 5.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	2. 5.
		Valencia — Barcelona		
s/s NIOBE	10. 4.			
s/s BODIL	10. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
s/s NERMA lub subst.	30. 4.	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CALEDONIA	15. 4.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s MANSURIA s/s CAPRI	8/9. 4. 25. 4.
s/s MAROCCO s/s CHARKOW	5. 4. 22. 4.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s MAROCCO s/s CHARKOW	6. 4. 22. 4.
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND*	5. 4.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s ERLAND* m/s VASALAND*	4/6. 4. 16/18. 4.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV	10. 4.
s/s SARMACJA	20. 4.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA	22. 4.

B. Porty dalsze

s/s SCANYORK* s/s SAGAPORACK*	11. 4. 18. 4.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANSTATES s/s SCANMAIL	6. 4. 13. 4.
m/s PIŁSUDSKI*	1. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI m/s BATORY	6. 5. 18. 5.
s/s LISBOA s/s MELILLA	18. 4. 25. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s MELILLA	18. 4. 2. 5.
m/s PACIFIC m/s VALPARAISO	8. 4. 16. 4.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS	16. 6.
s/s KASTELHOLM s/s ORIENT s/s ATLANTA	16. 4. 26. 4. 10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s NAVIGATOR s/s HERAKLES	18. 4. 8. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	ok. 25. 4. ok. 24. 6.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI s/s PUŁASKI	28. 4. ok. 30. 6.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	25. 4.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s STENTOR	25. 4.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s RINDA	12. 5.
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
s/s TANA m/s RAGNHILDSHOLM m/s TOPEKA	22. 4. 27. 4. 5. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s UDDEHOLM	16. 4.
s/s WEST HARSHAW	16. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST HARSHAW	16. 4.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 kwietnia:

s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyład. i załadowania, Reinhold.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania. Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania. Żegluga Polska.

s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio norweskich dla wyład. i załadowania. Bergenske.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull. Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu. Polbrit.

s/s ALWINE RUSS lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Prowe.

8 kwietnia:

m/s PACIFIC lin. z Rio. Santos. Buenos Aires dla wyładowania, PAM.

s/s MANSURIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.

s/s ELLAVORE ze złomem i drobnicą, PAM.

s/s DORA AHRENS ze złomem, Rummel & Burton.

s/s SKAGERAK ze złomem, PAM.

s/s POZNAŃ z tomasyną, Rummel & Burton.

s/s SÄRIMNER po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s KASTOR po węgiel, PAM.

9 kwietnia:

s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania. Wolff

s/s PRAHOVA po węgiel. PAM.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s KJELL BILLNER po węgiel. MEW.

10 kwietnia:

s/s NIOBE lin. z portów hiszpańskich z ładunkiem owoców. PAM.
s/s BODIL lin. dodatkowy z portów hiszpańskich z ładunkiem owoców, PAM.
s/s KORSBORG ze złomem, PAM.
s/s BACKWORTH z pirytami. Rothert & Kilaczycki.
s/s MARIE FERDINAND, Bergenske.
s/s EROS lin. po ładunek do Helsinek. Leneczat.

11 kwietnia:

s/s SCANYORK lin. z Nowego Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Prowe.
s/s LWÓW lin. z Hull via Gdańsk tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s MINORCA lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ESTLAND po węgiel. MEW.
s/s FRIGG z pirytami, Behnke & Sieg.
s/s LYSAKIER po węgiel. MEW.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyładowania. Leneczat.

12 kwietnia:

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich i Klajpedy dla wyład. i załadowania. Bergenske.
s/s BALTROVER lin. z Londynu z pas. i towarami. tylko dla wyładowania, P. Z. K. P.
s/s FALKEN lin. z Rygi. Liepaji, Klajpedy dla wyład. i załadowania. Żegluga Polska.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s WILNO z tomasyną, PAM.
s/s TORUŃ po węgiel. PAM.
s/s SKAGERAK ze złomem. Rummel & Burton.

13 kwietnia:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BRYNHILD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i załadowania. Reinhold.
s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zachodniej Norwegji. Bergenske.

14 kwietnia:

s/s NEREUS lub subst., lin. z Amsterdamu dla wyład i załadowania. Reinhold.
s/s BASTANT lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i załadowania. Bergenske.
s/s IWAN lin z portów zach. szwedzkich dla wyład. i załadowania, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wyładowania i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s SIRIUS lin. z Bremy i Rygi dla wyład. i załadowania, Wolff.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyładowania i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s JUNO lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Wolff.

15 kwietnia:

s/s CALEDONIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyładowania. Bergenske.
s/s HELDER lin. z Leith/Grangemouth. dla ładowania. Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s MARION TRABER po węgiel. PAM.
s/s GUNVER po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s SVINT ze złomem. PAM.

16 kwietnia:

s/s SANTOS lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s WEST HARSAW lin. z portów Gulfu dla wyład. i załadowania, PAM.
s/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu. Bergenske.
s/s KASTELHOLM lin. z portów Gulfu, tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s VASALAND lin. lewantyńska. tylko dla ładowania, Polska-Levant.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i załadowania Prowe.
s/s FRIGG po węgiel, PAM.
s/s SOULIOTIS po węgiel, Bergenske.
s/s FELIX HEUMANN po węgiel. PAM.

Rozmieszczenie terenowe hurtowego handlu kolonjalno-owocowego

Według danych samorządu gospodarczego. istnieje w Polsce ogółem 126 hurtowni owoców oraz 182 hurtowni towarów kolonjalno-spożywczych.

Rozlokowanie handlu hurtowego owoców i towarów kolonjalno-spożywczych jest następujące:

W województwach cetralnych istnieje 33 hurtowni owocowych oraz 61 hurtowni kolonjalno-spożywczych. w województwach wschodnich — 17 hurtowni owocowych oraz 27 hurtowni kolonjalno-spożywczych. w województwach południowych istnieje 40 hurtowni owoców i 32 hurtowni towarów kolonjalno-spożywczych, w województwach zachodnich — 36 hurtowni owocowych i 62 hurtowni towarów kolonjalno-spożywczych. W niektórych okręgach hurtownie owoców spoczywają w rękach hurtowni towarów kolonjalno-spożywczych.

Z wyżej przytoczonych cyfr wynika, że najwięcej hurtowni znajduje się na terenie województw zachodnich (98), następnie w województwach centralnych (94), a najmniej na terenie województw wschodnich (44).

Analizując rozlokowanie hurtowni owoców oraz towarów kolonjalno-spożywczych pod kątem widzenia przestrzeni poszczególnych województw oraz gęstości zaludnienia. otrzymamy następujące wyniki:

Województwa	Powierz. km2	ludność w-g stanu w dn. 9 12 1931 w tys.	Ilość hurt. ogółem	1 hurtow. przypada na km2	jedna hurt. przypada na ludność w tys.
central.	137,833	13,390,1	94	1,466,3	142,45
wschod.	124,399	5,548,1	44	2,827,2	126,45
południ.	72,215	8,504,5	72	1,003,0	118,11
zachod.	47,187	4,498,8	98	481,5	45,90

Z powyższej analizy wynika, że pod względem położenia geograficznego oraz obsługi ludności najlepiej zorganizowany jest handel hurtowy na terenie województw zachodnich. Najgorzej przedstawia się organizacja handlu hurtowego na terenie województw wschodnich, gdzie jedna hurtownia obsługiwać musi przeciętnie przestrzeń 2.827,2 km^2, a ludności 126 tysięcy. Naturalnie w praktyce kwestja obsługi ludności w odnośnych województwach nie przedstawia się tak źle, gdzie cały szereg miast i okolic obsługiwanych jest tam przez handel hurtowy innych województw, np. z Warszawy, Gdyni i Katowic.

Standart życiowy i wymagania ludności zamieszkałej na terenie województw wschodnich są znacznie niższe od standartu życiowego ludności innych grup województw, wobec czego prawdopodobnie niema narazie potrzeby organizowania na terenach odnośnych województw handlu hurtowego w takich rozmiarach, jak w Polsce Zachodniej, względnie w województwach centralnych. Nie znaczy to jednak, abyśmy wycofali się z działalności nad tworzeniem w województwach wschodnich hurtowni kolonjalno-spożywczych oraz owocowych. Jakkolwiek zdajemy sobie jasno sprawę z tego. że powoływanie do życia hurtowni kolonjalno-spożywczych nastąpić może jedynie drogą ewolucji, t. j. przez zwiększenie konsumpcji tych towarów i że zwiększenie konsumpcji nie nastąpi tak szybko, chociażby dlatego, że tereny te zamieszkałe są przez ludność ubogą, to jednak musimy dołożyć wszelkich starań, aby sieć hurtowni kolonjalno-spożywczych została tam więcej rozgałęziona.

Najwięcej hurtowni owocowych i kolonjalno-spożywczych ma swoje siedziby w następujących miastach: Lwów 42, Gdynia 35, Katowice 27, Warszawa 24. Łódz 22 i Poznań 16.

Rola hurtownika polskiego jest nieco inna niż hurtownika w państwach obcych. Hurtownik polski nietylko że jest dystrybutorem towarów pomiędzy kupców detalistów, ale także równocześnie, w większości wypadków importerem towarów zagranicznych.

W państwach obcych sprowadzaniem towarów zagranicznych zajmują się jedynie wielkie firmy importowe oraz centrale firm handlowych. posiadających dobrze zorganizowaną sieć sprzedaży.

Kupiec w państwach obcych rozumie, że egzystencja jego może być zapewniona tylko wtedy, o ile w handlu danych towarów będzie istniał podział pracy. To zrozumienie stworzyło w krajach zagranicznych pewną gradację kupiecką, a mianowicie kupca-importera. kupca-hurtownika i kupca-detalistę. Każda z tych grup spełnia swoją określoną rolę i przy intensywnie prowadzonej propagandzie wpływa na zwiększenie konsumpcji tego czy innego towaru.

W Polsce egzystencja pewnych gałęzi firm jest bardzo chwiejna, a to dlatego, że w danej dziedzinie handlu niema uregulowanych warunków pracy. W interesie dobra ogólnego leży, aby handel nasz ujęty został w pewne normy organizacyjne, gdyż tylko w ten sposób za-

pewni się poszczególnym kategorjom handlu egzystencję, dalej przyczyni się do zwiększenia konsumpcji poszczególnych artykułów oraz uregulowania cen na dane artykuły. Twórzmy więc wielki handel importowy, sprawny handel hurtowy i dobry handel detaliczny.

O ile chodzi o rozmieszczenie grup handlu importowego i handlu hurtowego, to pierwszy dla towarów kolonjalnych i owoców winien być skoncentrowany głównie w portach morskich, szczególnie w Gdyni, drugi zaś rozlokowany stosownie do potrzeb życiowych.

Powstanie komisji ogrodniczej w Sejmie

Po raz pierwszy prawdopodobnie w historji naszego sejmu były dyskutowane na jego forum sprawy ogrodnicze.

Poseł Bronisław Wanke wygłosił obszerny referat o ogrodnictwie, poświęcając w nim wiele miejsca produkcji owoców. Referent wychodząc z założenia, że spożycie owoców w Polsce jest bodajże najmniejsze ze wszystkich państw europejskich, co ma niewątpliwie wielki wpływ na zdrowotność naszego narodu, stwierdza, że produkcja owoców i jarzyn jest niedostateczna i niewystarczająca do pokrycia zapotrzebowania rynku krajowego.

Zdaniem posła Wankego należy dążyć do rozbudowy naszego przemysłu sadowniczego, by w jaknajkrótszym czasie osiągnąć taki stopień rozwoju tej gałęzi produkcji, w którym będzie można rozpocząć pracę w kierunku racjonalizacji hodowli i handlu owocowego.

Poseł Wanke słusznie podkreśla niedostateczne docenianie tej dziedziny produkcji rolnej stanowiącej w wielu państwach jedno z głównych źródeł dochodu szerokiej rzeszy ludności. Polska, która ma wielką ilość gospodarstw karłowatych, w miarę przyrostu ludności rozdrabiających się — musi wykorzystać możliwości rozwoju produkcji ogrodniczej t. zn. powiększyć obszary ziemi pod produkcję ogrodniczą i zwiększyć konsumcję. Powinniśmy, w dalszym ciągu podkreśla poseł Wanke, wyzyskać nasze możliwości eksportowe i ustalić kontyngenty wywozowe.

Wskutek niskiego poziomu produkcji sadowniczej nie jesteśmy w stanie pokryć naszego zapotrzebowania na rynku wewnętrznym, pomimo bardzo słabej konsumcji.

Brak odpowiednich przechowalni i chłodni powoduje, że owoce bezpośrednio po zbiorze są rzucane na rynek, co stwarza poważną obniżkę cen w tym okresie. Zdaniem posła Wankego standaryzowany owoc polski miałby olbrzymie możliwości zbytu zagranicą, zwłaszcza na rynku angielskim, który jest najpoważniejszym konsumentem owoców na świecie.

Ważnem zagadnieniem w Polsce jest zorganizowanie handlu owocowego szczególnie. Nie można jednak zorganizować należytego handlu owocowego bez uruchomienia odpowiednich przechowalni względnie chłodni, które winny powstać w okręgach produkcji i w ważniejszych ośrodkach handlowych.

Z inicjatywy posła Wankego powstała Parlamentarna Komisja Ogrodnicza Posłów i Senatorów, której zadaniem będzie opracowanie szczegółowego planu rozbudowy przemysłu ogrodniczego.

W skład tej komisji wchodzą pp. posłowie Bronisław Wanke, Stanisław Wyganowski i Janusz Mostowski.

Kronika

PIERWSZY TRANSPORT POMARAŃCZ LUZEM W GDYNI.

Dn. 27 marca br. nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz luzem. Ogółem przywieziono około 250 ton pomarańcz. Eksperymentu przywozu pomarańcz luzem dokonała firma „Hispano-Polaco Baltica, Sp. z o. o. w Gdyni".

Luka statku, w której przywieziono pomarańcze, była wyposażona w kondygnacje (urządzone z desek), które napełnione były pomarańczami. Przywiezione pomarańcze złożone zostały w piwnicy magazynu Nr. 8, znajdującego się na terenie Wolnego Obszaru Celnego. Wyładunek pomarańczy z okrętu do piwnicy dokonany był za pomocą specjalnych koszy.

Sprawa przywozu pomarańczy luzem do Polski wałkowana była w łonie zainteresowanych od dłuższego czasu. Pierwszy projekt przywozu pomarańcz luzem wysunięty był przed półtora rokiem. Projekt ten nie uzyskał jednak przychylnej opinji ze strony samorządu gospodarczego (Związku Izb P. H.) dlatego, że nie był dokładnie sprecyzowany. W październiku ub. r. f. Hispano-Polaco-Baltica wznowiła dawniejszy projekt i sprawa była ponownie przedyskutowana przez Związek Izb Przem.-Handlowych. Ponieważ firma w wniosku swoim sprecyzowała dokładnie przeprowadzić się mający eksperyment, Związek Izb ustosunkował się pozytywnie do jej wniosku i Ministerstwo Przemysłu i Handlu zezwoliło firmie na przywóz towaru luzem.

Nie wszystkim zapewnie jest wiadomem, że przywóz pomarańcz luzem praktykowany jest już w innych krajach. Anglja importuje

pomarańcze luzem dla celów przemysłowych, a Czechosłowacja i Austrja dla celów konsumpcyjnych (dla handlu). W Czechosłowacji jest nawet zróżniczkowane cło przywozowe na pomarańcze. Cło na pomarańcze przywożone luzem jest w Czechosłowacji niższe od cła na towar skrzynkowy o około 30%. Tak poważna różnica cła sprawiła, że opłaci się przywozić do portów, np. do Gdyni, pomarańcze hiszpańskie w skrzynkach, rozpakowywać je w porcie gdyńskim i dopiero luzem w wagonach wysyłać je z Gdyni do Czechosłowacji.

Przy przywozie pomarańcz w opakowaniu, duży odsetek kosztów w elementach kalkulacyjnych przypada na opakowanie i robociznę, t. j. na składniki, które przy dobrej organizacji i nastawieniu mogą być wykonane w Polsce. Odsetek ten wynosi około 45% ceny zakupu, to znaczy, że około 45% dewiz wywozimy do Hiszpanji za opakowanie skrzynkowe, papier, gwoździe i robociznę wykonaną zagranicą.

Przy przywozie pomarańcz luzem do Polski i opakowaniu towaru w kraju, daje się zatrudnienie siłom roboczym polskim i używa się materjału opakunkowego, wyprodukowanego w kraju.

Importowane pomarańcze luzem podaane są następującemu procesowi przerobu: pomarańcze są myte, osuszane i sortowane za pomocą specjalnych maszyn, następnie przez dwie lub trzy godziny dodatkowo osuszane w rozłożonych warstwach w piwnicy, a dopiero potem są owijane w bibułki i pakowane do skrzyń. Przy przerobie 250 ton pomarańcz, przywiezionych luzem, znalazło zatrudnienie około 200 osób na czas 2—3 tygodni.

Następny transport pomarańcz luzem nadejdzie do Gdyni w końcu kwietnia lub na początku maja br.

O ile eksperyment przywozu pomarańczy luzem się uda, to zadecyduje to o zmianie systemu importu tego artykułu do Polski.

Sprawę tę omówimy szczegółowo, gdy zostaną zakończone wszystkie prace przy manipulacjach z pomarańczami sprowadzonemi luzem i gdy zakończone zostaną na nie tranzakcje handlowe.

JESZCZE O FABRYCE KONSERW OWOCOWYCH W GDYNI.

W jednym z poprzednich numerów „Biuletynu" donieśliśmy o projekcie wybudowania na terenie Gdyni wielkiej wytwórni konserw owocowych.

Zainteresowani przemysłowcy napotykają podobno, na trudności w uzyskaniu odpowiedniego miejsca pod budynki fabryczne. Najlepiej nadawałyby się na ten cel tereny strefy wolnocłowej, zwłaszcza przy przerobie surowca importowanego i pracy re- i eksportowej, jednak władze portowe nie chcą zezwolić na budowę — tłumacząc to małą powierzchnią, która pozostała jeszcze do dyspozycji i przeznaczona jest na budowę magazynów.

W obecnej chwili sprawą budowy fabryki konserw zajmują się dwie grupy, z których jedna składa się z elementu mającego praktykę i doświadczenie w tej gałęzi produkcji, a druga rekrutuje się z kupców owocowych.

JABŁKA AMERYKAŃSKIE W GDYNI

Ostatnim rejsem statku „Piłsudski" nadszedł do Gdyni pierwszy w tym roku transport jabłek amerykańskich. Ogółem przywieziono 2.235 skrzyń, wagi około 54.000 kg.

Transport złożony został do magazynu tranzytowego firmy Linja Gdynia — Ameryka i czeka na uzyskanie przez importerów polskich pozwolenia przywozu ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Towar nadszedł w dobrym stanie. Po zmagazynowaniu był on poddany ekspertyzie jakościowej. Wynik ekspertyzy jest dodatni.

OCZEKIWANE CYTRYNY Z SYRJI

W tych dniach nadejść ma do Gdyni większy transport cytryn syryjskich i to około 20.000 skrzyń. Część towaru przeznaczona jest dla Łotwy. Większość jednak transportu należy do importerów polskich, którzy są już w posiadaniu pozwoleń przywozu na ten towar. Ogółem ma nadejść do Polski 1.500 ton cytryn z Syrji.

PODZIAŁ KONTYNGENTU PRZEWOZOWEGO NA POMARAŃCZE.

Dnia 2 bm. Centralna Komisja Przywozowa dokonała podziału kontyngentu przywozowego na pomarańcze hiszpańskie. Podzielono ogółem 1.000 ton kontyngentu. Z ilości tej otrzymała Gdynia 102 tony, a 898 ton podzielona została pomiędzy pozostałe Izby oraz organizacje, wchodzące w skład Centralnej Komisji Przywozowej.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W ostatniej dekadzie zanotowaliśmy na Gdyńskim Rynku Owocowym szereg wypadków, mogących mieć poważne następstwa dla całego handlu owocami południowemi. Przedewszystkiem podkreślić należy dokonywany obecnie eksperyment z pomarańczami importowanemi luzem. Z przywiezionych 250.000 kg hiszpańskich pomarańcz luzem wyjdzie na rynek ca 200.000 kg. Ilość wprawdzie nie tak wielka, by mogła zadecydować, przynajmniej w krótkim okresie czasu, o poziomie cen, tembardziej, że towar ten opłaca normalne stawki celne, jednak z uwagi na dokonanie procesu przygotowania owocu do handlu na terenie portu gdyńskiego przy użyciu własnej siły roboczej i materjałów pomocniczych, można się spodziewać pewnego wpływu na dalsze kształ-

towanie sytuacji w importowym handlu owocowym.

Nie ulega wątpliwości, że obniżka radykalna ceny pomarańcz jest możliwa tylko przy zniżce cła i kosztów manipulacyjnych. Na towar nadchodzący w opakowaniu władze nie udzielą zniżki cła, chociażby z tego względu. że eksporterzy hiszpańscy nie chcą nabywać u nas materjału na skrzynie, natomiast byłoby usprawiedliwionem, żeby towar nadchodzący luzem do kraju uzyskał preferencję w postaci zniżki celnej, a to już zadecyduje o kształtowaniu się cen w hurcie i detalu.

Zanotowany spadek cen podczas ostatnich przetargów aukcyjnych należy tłumaczyć tem, że w ciągu lutego wskutek małych przydziałów pozwoleń przywozu dawał się odczuwać brak towaru, powodujący zwiększony popyt, co w rezultacie wywarło wpływ na ceny, które znacznie zwyżkowały osiągając najwyższy w sezonie poziom. Obecnie firmy aukcyjne dysponują dostatecznemi przydziałami kontyngentów i starają się je możliwie szybko zrealizować, zamawiając na koniec marca i cały kwiecień większe partje towaru, przeważnie hiszpańskiego, który nadchodzi statkami w kilkudniowych odstępach. Niemały wpływ na spadek cen wywarł również fakt nadejścia do Gdyni w ciągu kilku dni kilku większych ładunków pomarańcz, stan których w wielu wypadkach pozostawiał wiele do życzenia.

Rezultaty dokonanych na poszczególnych przetargach aukcyjnych tranzakcyj przedstawiają się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Dnia 24 marca br. wystawiono do przetargu 1.100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 743 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 30 grapefruitów.

Pomarańcze hiszpańskie gatunku blood-oval sprzedano wszystkie t. zn. 1.100 skrzyń, uzyskując ceny od zł 1,10 do 1,13 za kg netto. Również sprzedano, wszystkie zaoferowane pomarańcze palestyńskie, przyczem ceny osiągnięto za jeden kg netto od zł 1,15 do zł 1,17.

Nie cieszące się na naszym rynku większem powodzeniem grapefruity sprzedano również po cenie od 18 zł do 23 zł za skrzynię wagi 33 kg netto. W powyższych tranzakcjach osiągnięto limit ew. stawki gwarancyjne.

Na następnej aukcji tejże firmy dnia 31 marca zaoferowano 1.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval, nadesłanych przez firmę Lopez z Valencji, 200 skrzyń pomarańcz palestyńskich firmy Pardess i tejże firmy 409 skrzyń grapefruits. Pomarańcze hiszpańskie cieszyły się największym popytem, aczkolwiek cena tranzakcyjna była o kilka punktów niższa niż na poprzedniej aukcji i obracała się w granicach zł 1.00 do zł 1.07 za kg. Pomarańcz palestyńskich sprzedano tylko 100 skrz. po cenie zł 1,07—1,08, a z zaoferowanych 409 skrzyń grapefruits sprzedano tylko 9 skrz., resztę wycofano.

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. Akc.

urządziły w minionej dekadzie trzy aukcje. Podobnie jak i na aukcjach innych firm dał się odczuć poważny spadek cen i niezbyt wielka frekwencja uczestników. Najlepsze stosunkowo ceny osiągnięto na przetargu dnia 25. III., do którego firma zgłosiła ca 1.100 skrz. pomarańcz hiszpańskich blood-oval i 56 skrzyń palestyńskich.

Pomarańcze hiszpańskie osiągnęły ceny: zł 1,09—1,10 za kg.

Pomarańcze palestyńskie płacono natomiast po zł 1,11—1,12 za kg.

W przetargu tym wzięło udział 40 firm z Gdyni i innych miast. Największych zakupów dokonały firmy katowickie i gdyńskie.

Na drugiej z rzędu aukcji w tej dekadzie dnia 30. III. Gdyńskie Targi Owocowe zgłosiły do przetargu 600 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval załadowcy Awin i H. Sacco, obie firmy z Valencji, 200 skrzyń palestyńskich firmy Pardess i tylko 50 skrzyń cytryn hiszpańskich firmy Awin z Valencji.

Zaoferowany towar został całkowicie nabyty, przyczem ceny osiągnięto:

za pomarańcze hiszpańskie zł 1,02 do 1,04 za kg netto, towar oclony;
za kg netto, towar oclony.
za pomarańcze palestyńskie zł 1,09 do 1,11
za cytryny płacono zł 50 za skrzynię.

W dniu 2 kwietnia na aukcji tej firmy dokonano większych obrotów. Tym razem Gdyńskie Targi Owocowe wystawiły do przetargu 1.911 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval i 507 skrzyń cytryn hiszpańskich.

Ceny w dalszym ciągu zniżkowały osiągając dawno nienotowany poziom. Za pomarańcze hiszpańskie płacono od zł 0,93 do zł 1,00 za kg, cytryny nabyto po 47 do 50 zł za skrzynię.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Firma urządziła trzy przetargi w dniach 26 marca, 30 marca i 2 kwietnia. Do aukcji w dniu 26 marca zgłoszono 450 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval w skrzyniach standartowych, stanowiących własność firmy. Z partji tej musiano wycofać 220 skrzyń z powodu braku wizy na świadectwie pochodzenia. Resztę sprzedano, osiągając cenę po zł 1,03 do zł 1,05 za kg. Nabywcami byli kupcy z Gdyni, Lublina, Częstochowy i Katowic.

Ze zgłoszonych 100 skrzyń grapefruits palestyńskich, danych w komis z limitem stosunkowo wysokim, bo aż 30 zł na skrzynkę, musiano wycofać 65 skrzyń, a resztę sprzedano po 30 zł za skrzynię.

Nie znalazły również nabywców cytryny hiszpańskie, których wystawiono 250 skrzyń i musiano wycofać 225 skrzyń, resztę sprzedano po 53 zł za skrzynię. W przetargu brało udział 26 kupców z całego kraju, w tem większość z miast województw wschodnich.

Na następnej aukcji tej firmy, odbytej w dniu 30 marca wystawiono tylko pomarańcze hiszpańskie w dawno już nienotowanej liczbie na gdyńskich aukcjach 2.920 skrzyń. Cała partja, stanowiąca własność aukcjonera, nie miała limitu. Przed trzydziestu kilku kupcami rozpoczęto przetarg. Pierwsza partja, składająca się z 90 skrzyń osiągnęła zł 1,02 za kg. Następne poszły po zł 1,01 i nawet po zł 1,00. Gdy większa ilość zaoferowanego towaru została sprzedana dało się zauważyć znaczne ożywienie i odrazu ceny skoczyły osiągając przy kilku tranzakcjach nawet zł 1,05. Większość tranzakcyj zawarły firmy warszawskie i katowickie.

Na trzeciej aukcji tej firmy w dn. 2 kwietnia wystawiono znowóż wielką partję towaru hiszpańskiego — 2.723 skrzyń, z czego tylko 100 było gatunku blond, a reszta blood-oval.

Z partji tej musiano wycofać 409 skrzyń z tego względu ponieważ nie zdążono na czas wyłożyć próbek. Spóźnienie to zostało spowodowane przez trudności techniczne przy wyładunku towaru ze statku s/s „Broholm", na którym towar nadszedł do Gdyni. Resztę pomarańcz, wystawionych do przetargu 2.413 skrzyń sprzedano, osiągając ceny od 0,88 do 1,01 za kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniu 1-go kwietnia br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich.

HERBATA

Sumatra O. k. Simpangraja — za kg zł 12,70
Sumatra O. k. Martoba — za kg zł 12,75
Ceylon O. k. Orkaden
Ceylon F. F. Endare skrz. ca 30 kg br. za kg zł 14,—
Ceylon F. F. Penylan — zł 15,75
Ceylon F F. Rytagalla
Ceylon F. F. Conradinia z kwiatem
Ceylon Conradinia z kwiatem 10 kg skrz. za kg 15,25
10 kg skrz. za kg zł 15,25
Ceylon F. F. Conradinia z kwiatem
5 kg skrz. za kg zł 15,50
Ceylon F. F. Janectina z kwiatem
10 kg skrz. za kg zł 15,75
Ceylon F. F. Janectina z kwiatem
5 kg skrz. za kg zł 16,—
oryginalna mieszanka ang. „Ry" puszki luksusowe — a 4 kg nt.
dto — a 1 kg nt. zł 19,—
dto — za puszkę a 40 gr zł 0,95

KAWA surowa

Victoria 6 — worki a 50 kg — za kg zł
Victoria 7 — worki a 50 kg — za kg zł 3,80
Santos prima — worki a 50 kg — za kg zł 4,50
Tanganyka afryk. niebieska — za kg zł 5,50
Maragogype Nicaragua duże niebieskie ziarna — za kg zł 6,75

KAKAO

kakao w proszku Hollando po cenie — za kg zł 3,50
czekolada w proszku po cenie — za kg zł 3,—
kuwertura bloki po 3½ kg po cenie — za kg zł 2,80
masło kakaowe holenderskie „Astra" A w belach po 100 kg — za kg zł 3,45

OWOCE SUSZONE

koryntki Choice Amalias w. a 25 kg a kg br/nt 1,35
koryntki Choice Amalias skrz. 25 kg 10% tary — za kg zł 1,40
sułtanki smyrneńskie jasny wyborowy towar „Nec Plus Ultra" skrz. ca 13 kg 10% tara — za 1 kg zł 2.
sułtanki smyrneńskie „Excelsior Kiup" opak. dto. — za 1 kg zł 1,95
sułtanki greckie nr. 4 „Nec Plus Ultra" skrz. ca 14 kg/br — 10% tary — za 1 kg zł 2,10
brzoskwinie kalifornijskie Fancy skrz. 12,5 kg — za kg zł 6,50
gruszki kalifornijskie — za kg zł 7,20
daktyle marokańskie w kartonikach a ca 300 gr kartonik — zł 0,95
daktyle marokańskie najlepszej jakości F. R. za skrzynkę 5 kg — zł 18,—
daktyle marokańskie najlepszej jakości 10 kg — zł 35,—
daktyle marokańskie najlepszej jakości w kartonikach a 300 gr a karton — zł 1,10

FIGI

figi na wiankach greckie, worki a 25 kg wianki 650 gr — za kg zł 1,29
figi na wiankach greckie, worki a 25 kg wianki 350 gr — za kg zł 1,20
figi na wiankach greckie II gat. — za 1 kg zł 0,80
figi hiszp. w skrz. ca 11.5 kg br za skrzynkę zł 14,—
figi greckie luksusowe skrz. a 96 paczka a 225 gr — za paczkę zł 0,35

ORZECHY

laskowe sycylijskie duże okrągłe worki a 50 kg za 100 kg br/nt — zł 340,—
włoskie rumuńskie Medium 28/30 opak. dto zł 180,—
włoskie rumuńskie Fancy 30/32 opak. dto. zł 190,—
włoskie rumuńskie Jumbro opak dto — zł 200,—
amerykańskie Para Extra Large worki a 50 kg br/nt a kg — zł 4,40
amerykańskie Para Medium worki a 50 kg br/nt a kg — zł 3,70

MIGDAŁY

słodkie portugalskie „Prima" 34/36 — worki a 50 kg za 100 kg br/nt
słodkie portugalskie „Selected Imperial 18/20 dto. — zł 690,—
słodkie cetańskie „Fogo" 37/38 dto — zł 690,—
słodkie cetańskie „Hibla Riesen" najlepsze zł 740,—
słodkie hiszpańskie olbrzymie najlepsze w skrz. 12,5 kg nt za 1 kg — zł 7,50
za towar wyważony netto dolicza się 20 groszy na kg.

FIGI SMYRNEŃSKIE najlepszej jakości:

„Locum" 7 kor. skrz. a ca 5.5 kg — 10% tary — za 1 kg zł 2,60

RODZYNKI MALAGA:

Sur choix 4 koron skrzynki a 5 kg — zł 16,—
Sur choix 4 koron skrzynki a 2½ kg — zł 8,50

RODZYNKI MALAGA — zbiór przechowany w Chłodni z 1934 r.

Imperiaux 6 koron za skrzynkę 10 kg netto zł 20,—
Imperiaux 6 koron za skrzynkę 5 kg netto zł 11,—
Imperiaux 6 koron za skrzynkę 2½ kg netto zł 6,—
Royaux 5 koron za skrzynkę 10 kg netto zł 19,—
Royaux 5 koron za skrzynkę 5 kg netto zł 10,—
Royaux 5 koron za skrzynkę 2½ kg netto zł 5,50
Choice 5 koron za skrzynkę 5 kg netto zł 9,—

ŚLIWKI SUSZONE:

bośniackie w workach a 100 kg br/nt 70/ki za 100 kg — zł 125,—
bośniackie w workach a 100 kg br/nt 80/ki br/nt — zł 120,—

bośniackie w workach a 100 kg br/nt 90/ki br/nt zł 115,—
bośniackie w workach a 100 kg br/nt 100/110 br/nt zł 110,—
przy odbiorze 1000 kg i więcej specjalne ceny.
bośniackie w skrz. a 25 kg 70/ki za kg zł 1,40
bośniackie w skrz. a 25 kg 80/ki za kg zł 1,35
bośniackie w skrz. a 25 kg 90/ki za kg zł 1,30
bośniackie w skrz. a 25 kg 100/ki za kg zł 1,25
kalifornijskie „Oregon" worki po 100 kg 35/40 — 100 kg br/nt zł 160,—
kalifornijskie „Oregon" worki po 100 kg 40/50 — 100 kg br/nt zł 155,—
kalifornijskie „Oregon" worki po 100 kg 50/60 kg — 100 kg br/nt zł 150,—
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 25 kg 30/40 za kg zł 1,80
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 12,5 kg — 30/40 za kg zł 1,85
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 25 kg — 40/50 za kg zł 1,70
kalifornijskie „Oregon" skrz. 12,5 kg — 40/50 za kg zł 1,75
kalifornijskie „Oregon" skrz. a 25 kg — 50/60 za kg zł 1,65

ANANASY:

Libby Fancy skrz. a 6 p./3½ kg za puszkę zł 16,—
Libby Fancy skrz. a 24/1 kg za puszkę zł 5,70
Libby Fancy skrz. a 48/3 za puszkę zł
miąższ ananas. Libby skrz. 24/1 kg za puszk. zł 3,50
miąższ ananas. Del Monte 6/3½ kg za puszkę zł 14,—

OWOCE KANDYZOWANE:

cykata wyborowa skrz. po 10 i 12 kg za 1 kg zł 10,—
skórka pomarańcz. skrz. po 5 i 10 kg za 1 kg zł 4,50

KORZENIE:

Pieprz czarny w workach po 50 kg — za 1 kg zł 5,20
Pieprz biały w workach po 50 kg — za 1 kg zł 6,25
Cynamon ceyloński 000 za 1 kg zł 9,50
cynamon łamany ceyloński za 1 kg zł 8,40
cynamon mielony za 1 kg zł 9,—
wanilja Tahiti najlepsza 12/18 cm puszki po 2 kg za 1 kg zł 48,—
wanilja Burbońska ca 14/18 cm po 2 kg za 1 kg zł 54,—

SARDYNKI:

portugalskie „Yvette" 1/10 ilustr. 2/3 ryb. za skrz. 100 p. zł 48,—
portugalskie „Yvette" 1/4 club 25 mm 5 ryb za skrz. 100 p. zł 75,—
portugalskie „Yvette" 1/4 club 30 mm 6 ryb za skrz. 100 p. zł 88,—
portugalskie „Iberia" 1/4 club 30 mm białe za skrz. 100 p. zł 90,—
portugalskie „Iberia" 1/4 club a bande 30 mm za skrz. 100 p. zł 133,—
portugalskie białe puszki 1/4 club 30 mm bez ości za skrz. 100 p. zł 100,—
portugalskie „Ry" 1/4 club 30 mm białe za skrz. 100 p. zł 90,—
portugalskie „Ry" 1/4 30 mm de collage bez ości w czystej oliwie za skrz. 100 p. zł 124,—
francuskie „Rene Beziers" 1/4 22 mm a bande za skrz. 100 p. zł 155,—
francuskie „Rene Beziers" 1/4 25 mm a bande za skrz. 100 p. zł 160,—
francuskie „Rene Beziers" 1/2 40 mm a bande za skrz. 100 p. zł 380,—
francuskie „Rene Beziers" 1/4 30 mm a bande za skrz. 100 p. zł 190,—
francuskie „Etoile de Mers" filety połówki rybek 1/10 za skrz. 100 p. zł 50,—
włoskie „Grado" 1/16 białe puszki 2/3 rybek za skrz. 100 p. zł 48,—
portugalskie „Gold Coin" 1/4 club 30 mm a bande za skrz. 100 p. zł 105,—
portugalskie „Gold Coin" 1/4 us. 30 mm de collage za skrz. 100 p. zł 118,—
portugalskie „Gold Coin" 1/2 40 mm 16/18 ryb za skrz. 100 p. zł 240,—
portugalskie „Gizela" 4/4 ilustrowane 80 mm 30/35 ryb za skrz. 100 p. zł 495,—

SARDELE:

włoskie czyszczone puszki 1 kg skrz. 24/1 kg za puszkę zł 7,—
holenderskie brabanckie stempl. 1933 r. becz. ca. 50 kg a beczkę zł 105,—
holenderskie brabanckie solone w puszkach 5 kg za 1 puszkę zł 16,—

SARDELE WŁOSKIE Z KAPARAMI:

1/8 — 10 krążków skrzynki po 100 puszek za skrzynkę zł 100,—
1/5 — 15 krążków skrzynki po 100 puszek za skrzynkę zł 145,—
1/2 — 60 krążków skrzynki po 100 puszek za skrzynkę zł 480,—

KAPARY:

Juan Olivier po 40/1 kg 0000 — za puszkę 1 kg zł 5,50
Juan Olivier po 10/4 kg 0000 — za puszkę 4 kg zł 21,—
Juan Olivier po 10/4 kg 000 — za puszkę 4 kg zł 20,—
Juan Olivier po 48/1 kg 000 — za puszkę 1 kg zł 5,20
Juan Olivier po 48/½ — 000 za puszkę ½ kg zł 3,—

PASTY RYBNE:

anchovis kartoniki a 12/1 tub za tubę zł 1,15
anchovis kartoniki a 18/3 tub za tubę zł 0,65

OLIWA HISZPAŃSKA MARKI „CARBONELL":

skrzynki po 100 puszek a ½ kg brutto za 2 puszki zł 3,80
skrzynki po 40 puszek a 1 kg brutto za 1 puszkę zł 3,50
skrzynki po 8 puszek a 5 kg brutto za 1 kg brutto zł 3,25
skrzynki po 4 puszki a 10 kg brutto za 1 kg brutto zł 3,10
skrzynki po 2 puszki a 20 kg netto za 1 kg netto zł 3,20

OLIWA PALESTYŃSKA „SHEMEN":

skrzynki po 2 puszki a 25 kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,15
skrzynki po 10 puszek a 10 kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,30
skrzynki po 20 puszek a 2½ kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,40
skrzynki po 50 puszek a 1 kg brutto — za 1 kg brutto zł 3,70
skrzynki po 100 puszek a ½ kg brutto — za 2 puszki zł 3,90
skrzynki po 200 puszek a ¼ kg brutto — za 4 puszki zł 4,—
skrzynki po 300 puszek a 1/8 kg brutto — za 1 puszkę zł 0,60

OLIWA WŁOSKA „SASSO":

5 puszek a 10 kg a zł 3,30

Kronika zagraniczna

Hiszpański rynek pomarańczowy przeżywa w dalszym ciągu dobrą konjunkturę. Ceny zwyżkowały prawie na wszystkie gatunki, z tem, że uwaga eksporterów jest w obecnej chwili skoncentrowana na pomarańczach „Blood-oval", których jest na rynku dostateczna ilość. Daje się natomiast odczuwać brak gatunku „blond". W ostatnim tygodniu marca największem zainteresowaniem hiszpańskich plantatorów i eksporterów cieszył się rynek angielski z powodu podwyżki cła obowiązującego od pierwszego kwietnia. Mimo stosunkowo wysokich cen

zawarto z angielskimi owocarzami ogromną ilość terminowych kontraktów z dostawą do 1-go kwietnia. Tem tylko można uzasadnić rekordową ilość pomarańcz wysłanych w ostatniej dekadzie do Londynu i Hulu. Również rynki innych państw otrzymały we wspomnianym czasokresie stosunkowo wielkie partje hiszpańskich pomarańcz.

Z uwagi na kończący się sezon, który potrwa jeszcze kilka tygodni, należy się spodziewać dalszej zwyżki cen.

Argentyna wśród państw Południowej Ameryki czyni coraz większe postępy w racjonalnej uprawie owoców, rozbudowując intensywnie z roku na rok tereny plantacyj. Specjalny nacisk łożony jest na rozbudowę plantacyj jabłek i gruszek, licząc na możliwość zbytu na rynkach europejskich. W tym sezonie zebrano ca 600.000 skrzyń jabłek i 950.000 skrzyń gruszek z czego ca 75% przeznaczone jest na eksport. Grusze i jabłka argentyńskie pod względem jakości nie ustępują najbardziej renomowanym pochodzenia kalifornijskiego, to też nic dziwnego, że importerzy europejscy chętnie zawierają tranzakcje z argentyńskimi p l a n t a t o r a m i, oczywiście w miarę posiadania odpowiednich kontyngentów.

Bułgarski rynek owocowy nastawiony na eksport jabłek i innych owoców zakończył już w tym sezonie wysyłkę do państw zachodniej Europy. W dalszym ciągu dokonywane są jeszcze tranzakcje na marmeladę śliwkową mającą chętnych nabywców zwłaszcza wśród niemieckich importerów. Ceny na marmeladę śliwkową utrzymały się na dobrym poziomie i przy większych partjach płacono po ca 65 zł za 100 kg fob porty bułgarskie. Należy zaznaczyć, że Bułgarja rozbudowała znacznie swój owocowy przemysł przetwórczy, produkujący pierwszorzędne gatunki konserw i marmelad, czego najlepszym dowodem jest coraz większy popyt na te artykuły w Niemczech, Szwajcarji i innych państwach.

Ministerstwo Rolnictwa realizując plan rozbudowy przemysłu owocowego poleciło wszystkim gminom, na terenie których znajdują się większe gospodarstwa owocowe popierać budowę niewielkich fabryk konserw, celem zapewnienia zbytu na dokonywane zbiory owoców i jarzyn oraz podniesienia konsumcji tych artykułów.

Handel owocowy na Łotwie napotyka na wielkie trudności. Wysokie cła i stosunkowo małe przydziały kontyngentów na owoce importowane wpływają w wybitny sposób na wygórowane ceny, czyniąc z owocu artykuł niedostępny dla szerszych warstw ludności. Kilka firm trudniących się importem i handlem owocami sprowadziły pod koniec marca niewielkie ładunki pomarańcz, które nadeszły do Rygi w niezbyt dobrym stanie. Większa część transportu została złożona w magazynach ponieważ wysokie ceny stają na przeszkodzie w szybkim zbycie towaru do sklepów detalicznych. Innych owoców wogóle nie sprowadza się na Łotwę.

W Estonji zostało zorganizowane towarzystwo przemysłu konserwowego, które mając poparcie finansowe rządu przystąpiło do budowy pierwszej wielkiej fabryki konserw owocowych. Fabryka ta zostanie wzniesiona w Revlu, a wyroby jej p. n. **„Esti Konserw“** projektuje się eksportować na rynki państw zachodnich.

Dowóz owoców na rynki europejskie z krajów zamorskich. W ostatniej dekadzie marca nadeszły do portów europejskich i angielskich większe ładunki owoców. W dalszym ciągu na pierwszem miejscu utrzymuje się import z plantacyj Afryki Południowej, następnie ze Stanów Zjednoczonych i Kanady dalej z Hiszpanji i Palestyny, Wysp Kanaryjskich i Egiptu.

Z Afryki Południowej nadeszło do portów angielskich około 320.000 skrzynek winogron, 128.000 skrzyń grusz, ca 60.000 skrzyń jabłek, 90.000 skrzyń śliwek i 6.000 skrzyń ananasów.

Łącznie w tym sezonie Afryka Południowa eksportowała do portów angielskich około 3.200.000 skrzyń różnych owoców, co w porównaniu z rokiem poprzednim stanowi wzrost o przeszło 30%, natomiast w porównaniu z rokiem 1934 około 10%.

Stany Zjednoczone ogółem wysłały w tej dekadzie z portów Pacyfiku i Atlantyku ca 217.000 skrzyń jabłek, natomiast do portów europejskich około 175.000 skrzyń.

Pozatem eksportowano do Europy ca 23.000 skrzyń gruszek 16.000 skrzyń grapefruitów i mniejsze partje innych owoców.

Z Hiszpanji nadeszło do Anglji 246.000 skrzyń pomarańcz, a na rynki europejskie około 253.000 skrzyń, przyczem w porcie Valencia w okresie sprawozdawczym ładowano jeszcze z przeznaczeniem do Anglji około 600.000 skrzyń.

Niespodziewanie małe ilości pomarańcz eksportowała w tym czasie Palestyna. Ogółem w tym sezonie do końca marca wysłano do Anglji 3.790.000 skrzyń pomarańcz i grapefruitów, co w porównaniu z rokiem poprzednim oznacza spadek o prawie 800.000 skrzyń. O wiele lepiej wypadł eksport do portów europejskich dokąd wysłano do końca marca 1.811.000 skrzyń, gdy natomiast w roku poprzednim w tym czasokresie eksportowała Palestyna 1.838.000 skrzyń.

Z Australji nadeszło do portów europejskich w ostatnich dniach marca około 412.000 skrzyń jabłek i 100.000 skrzyń gruszek, oraz mniejsze ilości śliwek.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 kwietnia 1936 r. | NR. 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Budżet miasta Gdyni

Dnia 7 kwietnia Rada Miejska uchwaliła budżet miasta Gdyni na rok 1936/37.

Budżet ten różni się zasadniczo od wszystkich budżetów poprzednich, ze względu na to, że struktura finansowa miasta Gdyni uległa radykalnej zmianie. Jest to wynikiem odciążenia przez ciała ustawodawcze zadłużenia miasta na sumę 35.500.000,— zł. Pozatem ma również ulec umorzeniu zadłużenie miasta wobec Skarbu Państwa w wysokości 1.600.000,— zł.

O ile w budżetach poprzednich główną pozycją była obsługa długów, obciążająca samorząd nadmiernie i skierowująca główną uwagę i wysiłek na należyte wywiązanie się z zobowiązań, o tyle, przy obecnym stanie rzeczy Zarząd Miasta będzie mógł intensywnie obsługiwać istotne potrzeby miasta, przelewając całą nadwyżkę budżetową na inwestycje.

W związku z tem wydatki miasta zarówno zwyczajne, jak i nadzwyczajne uległy znacznemu zmniejszeniu, a to dzięki obniżeniu działu obsługi długów do minimum. Globalne sumy wydatków na przestrzeni kilku lat przedstawiają się następująco (w tysiącach złotych):

	Razem	Zwyczajne	Nadzwycz.
wykonanie 1933/34	22.944	6.848	16.096
wykonanie 1934/35	11.189	6.342	4.847
budżet 1935/36	11.337	7.955	3.382
budżet 1936/37	6.304	4.243	2.061

Wydatki na poszczególne działy budżetu przedstawiają się następująco (w 1000 zł):

Wydatki zwyczajne:

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**6.342**	**7.955**	**4.243**
Administracja	824	902	952
Majątek miasta	112	154	109
Przedsiębiorstwa	—	—	—
Spłata długów	3.513	4.746	643
Drogi publiczne	146	161	193
Plany, pomiary	101	111	137
Oświata	249	270	352
Kultura, sztuka	39	39	51
Zdrowie	258	324	443
Opieka społeczna	192	194	219
Popieranie rolnictwa	0	1	9
Popier. przem. i handlu	16	21	32
Bezpieczeństwo	304	367	381
Świadcz. na rzecz innych zw. samorząd.	13	13	15
Różne	375	651	707

Ogólna suma wydatków zwyczajnych, po wyeliminowaniu działu na obsługę długów wzrosła nieznacznie, a mianowicie o kwotę około 400 tysięcy złotych. Wzrost ten nie odpowiada w żadnym stosunku wzrostowi terytorjalnemu i ludnościowemu Gdyni. Wydatki wzrosły o 12,5%, podczas gdy terytorjum, zajmowane przez miasto powiększyło się o 115%, a liczba ludności o około 35%.

Zwiększone zostały znacznie wydatki na oświatę i zdrowie publiczne, pozatem nastąpił wzrost wydatków na utrzymanie dróg publicznych, wykonywanie planów i pomiarów, na kulturę i sztukę, bezpieczeństwo publiczne. Wydatki na administrację ogólną wzrosły bardzo nieznacznie, zaledwie o niecałe 6%.

Wydatki nadzwyczajne

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**4.847**	**3.382**	**2.061**

Majątek miasta	184	274	600
Przedsiębiorstwa	1.412	639	856
Spłata długów	1.789	—	0
Drogi publiczne	1.036	260	100
Plany, pomiary	128	218	245
Oświata	260	450	169
Zdrowie	22	60	91
Bezpieczeństwo	16	—	—
Różne	—	—	—
Pokrycie niedoborów	—	1.481	0

Wydatki nadzwyczajne są preliminowane tymczasowo. Ulegną one zwiększeniu o 3.500.000,— zł po ustaleniu warunków pożyczkowych. Plan inwestycyjny przewiduje w r. 1936/37 następujące inwestycje:

rzeźnia	— 1.200.000,—
hala targowa	— 450.000.—
wodociąg i kanalizacja	— 1.160.000.—
M. Z. E.	— 460.000.—
drogi	— 1.130.000,—
wykup gruntów pod budowę dróg	— 100.000.—
pomiary i plany	— 245.000.—
szkoły (w liczbie 5)	— 735.000,—
plaża w Orłowie	— 90.000.—

Ogólnie biorąc program inwestycyjny zamyka się sumą 5.575.000,— zł.

W dochodowej części budżetu, znajdujemy następujące sumy globalne (w tysiącach złotych):

	Ogółem	Zwyczajne	Nadzwycz.
wykonanie 1933/34	22.944	9.145	13.799
wykonanie 1934/35	12.590	8.944	3.646
budżet 1935/36	11.337	8.605	2.732
budżet 1936/37	6.304	4.869	1.435

Zaznaczyć należy, że w dochodach nadzwyczajnych 1933/34 w dziale pożyczek figuruje suma, przekraczająca 13 miljonów złotych. Nie są to faktyczne pożyczki, tylko przeksięgowanie konwersji uciążliwych zobowiązań krótkoterminowych na długoterminowe (porówn. odpowiednie pozycje w wydatkach nadzwycz.)

Dochody z poszczególnych działów budżetu przedstawiają się następująco (w tysiącach złotych):

Dochody zwyczajne

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**8.944**	**8.605**	**4.869**
Majątek	171	210	130
Przedsiębiorstwa	509	670	627
Subwencje i dotacje	4.806	4.210	568
Zwroty	559	629	653
Opłaty administracyjne	120	207	257
Opłaty za korzystanie z urządzeń dobra publ.	57	78	93
Udział w podatkach państwowych	641	432	338
Dod. do podatk. państw.	851	898	2.051
Podatki samoistne	1.214	1.237	149
różne	16	34	3

Ogólna suma dochodów zwyczajnych, po wyeliminowaniu działu subwencje i dotacje, uległa zmniejszeniu o kwotę około 100 tysięcy złotych, gdyż, jak już wspominaliśmy wyżej, teren miasta i liczba ludności. jako też wydatki wzrosły. Taką rażącą dysproporcję tłumaczyć należy tem, że włączone do Gdyni tereny: Orłowo, Mały Kack, Cisowa są, — budżetowo rzecz biorąc — bierne, gdyż powodują potrzebę zwiększenia wydatków budżetowych, przy braku możności czerpania z tamtego źródła jakichkolwiek dochodów dla miasta.

Pozatem złagodzona polityka fiskalna Urzędu Skarbowego w dotkliwy sposób wpływa na zmniejszenie się źródeł dochodów miasta w dziale podatków. Subwencje i dotacje skarbowe ustają w związku z przejęciem długów Gdyni przez Skarb Państwa.

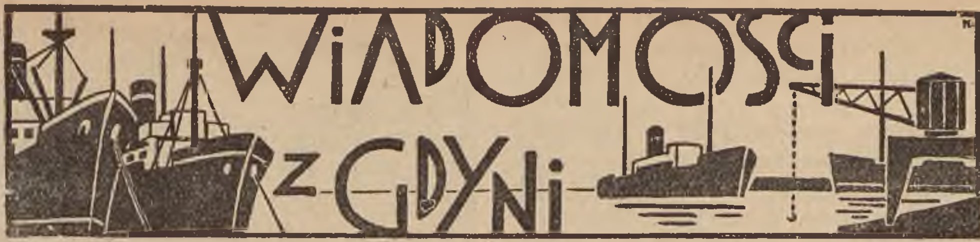
Dochody nadzwyczajne przedstawiają się następująco (w tysiącach złotych):

Dochody nadzwyczajne

	wykon. 1934/35	budżet 1935/36	budżet 1936/37
Ogółem	**3.646**	**2.732**	**1.435**
Majątek miejski	30	66	59
Subwencje i dotacje	236	25	31
Zwroty	14	18	25
Pożyczki	3.285	1.098	1.089
Dopłaty	49	70	200
Pod. inwestycyjne	32	56	30
różne	—	1.400	—

Prócz wyżej wymienionych dochodów nadzwyczajnych Zarząd Miasta ma zapewnionych 500 tysięcy złotych dotacji z Funduszu Pracy na budowę dróg. Istnieje również możliwość otrzymania poza wymienioną kwotą pożyczki w wysokości 1.700 tysięcy złotych. Wobec powyższego prawdopodobne jest podniesienie się sumy dochodów nadzwyczajnych do 3.625 tysięcy złotych.

Bolesław Polkowski.



ROCZNE WALNE ZGROMADZENIE RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

W dniu 1 kwietnia br. odbyło się pod przewodnictwem p. konsula inż. Laureckiego Roczne Walne Zgromadzenie Rady Interesantów Portu w Gdyni.

W sprawozdaniu za piąty rok swego istnienia — rok 1935 — Zarząd Rady Interesantów Portu przedstawił działalność Rady i swych zrzeszonych związków, kładąc szczególny nacisk na to, że lata 1935/36 były przełomowe w zakresie kolejnictwa w Gdyni, gdyż praca kolei w porcie i w związku z portem doznała znacznego usprawnienia. Odcinkowi kolejowemu Rada Interesantów Portu poświęcała i poświęca główną uwagę, gdyż jest to problem podstawowy dla należytego funkcjonowania naszego portu.

Szczegółowo omówiono sprawy celne, podkreślając znaczny rozwój i postępującą sprawność aparatu celnego w Gdyni, przyczem podkreślono, że utrzymanie sprawności służby celnej w Gdyni jest uwarunkowane dalszym systematycznym rozwojem aparatu osobowego.

Omawiając zagadnienia podatkowe, podkreśliła Rada, że tak ustawodawstwo jak i praktyka władz wymagają dalszej ewolucji, aby zrównać Gdynię z liberalnemi warunkami, w jakich znajdują się porty konkurujące. Omawiano dalej zagadnienie eksploatacji portu, inwestycyj portowych i dalszej rozbudowy portu, wreszcie zagadnienie administracji portu oraz sprawy socjalne.

Rok 1935 stanowi dalszy etap postępu rozwoju portu. Ten postęp jest jednak uwarunkowany dalszą rozbudową portu, którego zdolność przepustowa nie odpowiada jeszcze różnorodnym potrzebom polskiego handlu zagranicznego.

Nowe władze Rady Interesantów Portu wybrano prawie w niezmienionym składzie.

Prezesem został wybrany poraz szósty pan konsul generalny inż. Napoleon Korzon. wiceprezesami pp. dyr. Kollat i konsul Byczkowski.

Członkami Zarządu zostali wybrani pp.: konsul Cienciała, konsul Dr Darski, dyrektor Gieysztor, dyrektor Jasiński, dyrektor Hordyński, dyrektor Jakubowicz, dyrektor Hildt, dyrektor Królikowski, dyrektor Pistel, konsul inż. Laurecki, prezes Tor i dyrektor Zieliński.

Członkiem honorowym Rady jest p. Juljan Rummel.

Dyrektorem Rady Interesantów Portu od początku jej istnienia jest p. konsul Dr B. Kasprowicz.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. MARCU BR

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w mies. marcu rb. 583.767,1 ton* wobec 529.084,4 ton w mies. lutym rb., oraz 704.683,5 ton w mies. marcu 1935 r.

Miesiąc marzec rb. wykazuje nieznaczny 10,3%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. lutym rb. oraz dość poważny 17,3%-owy spadek obrotów w stosunku do obrotów mies. marca 1935 r.

Pierwszy kwartał bieżącego roku przynosi nieznaczny 4,3%-owy wzrost obrotów zamorskich portu. Wzrost ten spowodowany został pozycjami eksportu zamorskiego, które wykazują 7,3%-owe zwiększenie się w roku sprawozdawczym w porównaniu z rokiem ubiegłym. Pewną niekorzystną zmianę po raz pierwszy w porcie gdyńskim wykazuje import zamorski, który w okresie 3-ch pierwszych miesięcy bieżącego roku wykazał 11,3%-owy spadek. Spadek ten spowodowały przedewszystkiem pozycje: złomu żelaznego, owoców świeżych, nasion oleistych różnych, ryżu surowego oraz żużli Thomasa. Spośród tych pozycyj pewną baczniejszą uwagę budzić musi poważny spadek importu owoców świeżych, których przywieziono w pierwszym kwartale roku bieżącego 14.179 ton wobec 39.545 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego. Wobec kończenia się sezonowego importu owoców południowych (pomarańcze itp.) oznaczałoby to załamanie się dobrej konjunktury na te owoce.

Z poważniejszych pozycyj eksportu nadal wykazują wzrost w okresie 3-ch pierwszych miesięcy roku bieżącego w porównaniu z rokiem ubiegłym: węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy i koks. Bardzo dobrze przedstawia się w roku sprawozdawczym eksport drzewa tartego, bali i słupów oraz całego szeregu wyrobów z drzewa, jak dykty, meble gięte itp.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. marcu rb. (583.767,1 ton) złożył się przywóz zamorski — 96.100,6 ton oraz wywóz zamorski — 487.666,5 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (96.100,6 ton) wykazuje dość poważny 42%-owy wzrost w porównaniu z ub.

mies. lutym rb. (67.665,5 ton) oraz równie poważny 30,6%-owy spadek obrotów importu w stosunku do mies. marca 1935 r. (138.588,6 ton).

Wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowały w pierwszym rzędzie pozycje towarów sezonowych, jak ryżu surowego i owoców świeżych. Poza ryżem surowym (7.927 ton wobec 10 ton w lutym rb.), owocami świeżemi (7.456 ton wobec 3.092 ton w lutym rb.), wykazały wzrost pozycje: złomu żelaznego — 14.278 ton (11.151 ton), miedzi — 2.114 ton (723 ton), części wagonów i lokomotyw — 670 ton (465 ton), maszyn, aparatów i części — 660 ton (430 ton), kawy — 927 ton (61 ton), pirytów — 3.701 ton (brak w mies. lutym rb.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.304 ton (984 ton), tran — 331 ton (72 ton), tytoń — 275 ton (76 ton), garbniki — 1.784 ton (1.059 ton), żużle Thomasa — 8.900 ton (brak), bawełna — 9.620 ton (5.975 ton), szmaty — 852 ton (677 ton), kauczuk — 749 ton (352 ton), celuloza — 947 ton (559 ton) oraz papieru — 943 ton (917 ton). Miesiąc marzec jest miesiącem, w którym rozpoczyna się „kampanja" ryżowa. W tym czasie rozpoczyna się import całookrętowych ładunków ryżu sur., przywożonych do Gdyni bezpośrednio z Birmy. Jest to okres, kiedy to kończy się sezon na importowane owoce południowe. Ten stopniowy spadek przywozu owoców świeżych trwa przeciętnie do mies. maja. Do pozycji importu zamorskiego, które wykazały spadek w mies. sprawozdawczym należą: nasiona oleiste — 4.508 ton (4.751 ton), śledzie świeże — 1.179 ton (2.070 ton), śledzie solone — 1.408 ton (1.587 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 431 ton (5.819 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 405 ton (565 ton), wełna — 2.715 ton (3.360 ton), juta — 1.190 ton (1.359 ton), cyna — 17 ton (59 ton), oraz wyrobów żelaznych i stalowych — 387 ton (493 ton). Spośród tych pozycyj importu zwraca szczególną uwagę poważny spadek przywozu rud różnych i wypałków pirytowych.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu marcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	marzec 1936 r.	marzec 1935 r.
Ryż surowy	7.927	12.969
owoce świeże	7.456	10.943
owoce suszone	519	850
konserwy owocowe	4	13
orzechy i migdały	96	140
kawa	927	556
kakao	340	1.286
herbata	138	136
korzenie	112	255
nasiona oleiste	4.508	3.551
nasiona różne	479	240
rośliny i materjały roślinne	14	19
żywica	762	522
śledzie świeże	1.179	1.264
śledzie solone	1.408	1.358
rudy różne i wypałki piryt.	431	4.585
piryty	3.701	6.275
oleje	179	44
smoła i smary	83	19
asfalt	11	3
tłuszcze i oleje roślinne	405	379
tłuszcze zwierzęce surowe	1.304	790
tran	331	115
napoje alkoholowe i inne	93	45
tytoń	275	329
siarka	239	190
przetwory chemiczne	201	287
farby	44	8
garbniki	1.784	1.378
fosforyty	10.898	16.158
żużle Thomasa	8.900	13.135
skóry	2.266	2.806
wełna	2.715	1.758
odpadki wełny	83	21
przędza wełniana	44	16
bawełna	9.620	6.388
odpadki bawełny	122	39
przędza bawełniana	176	45
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	209	89
juta	1.190	847
szmaty	852	632
kauczuk	749	222
wyroby gumowe	124	136
papier	943	1.295
papa, tektura	—	769
celuloza	947	692
żelazo surowe	459	326
metale różne	142	49
złom żelazny	14.278	39.478
miedź	2.114	621
cyna	17	43
cynk	31	—
wyroby żelazne i metalowe	387	371
maszyny, aparaty i części	660	164
części wagonów i lokomotyw	670	377
samochody, motocykle i części	98	39
różne	2.757	3.504
Razem	96.101	138.589

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (487.666,5 ton) wykazuje nieznaczny 5,6%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lutym rb. (461.418,9 ton) oraz spadek 18,4% w stosunku do mies. marca 1935 r. (566.094,9 t.)

Podobnie jak i poprzednio wzrost wywozu w miesiącu marcu rb. spowodowany został przedewszystkiem grupą wytworów mineralnych, jak węgiel eksportowy — 376.963 ton (354.430 ton), węgiel bunkrowy — 30.800 ton (25.601 ton), oraz koks — 21.796 ton (17.792 t.) Poza grupą mineralną wykazały wzrost pozycje: mąki ryżowej — 150 ton (75 ton), słodu

— 2.232 ton (1.112 ton), owoców świeżych — 306 ton (110 ton), drobiu i ptactwa bitego — 125 ton (62 ton), cementu — 2.335 ton (193 ton), cukru — 2.893 ton (2.465 ton), makuchów — 2.330 ton (1.110 ton), bieli cynkowej — 233 ton (218 ton), bawełny i odpadków — 332 ton (160 ton), drzewa tartego — 16.090 ton (15.590 ton), mebli giętych — 378 ton (276 ton), celulozy — 1.300 ton (468 ton), żelaza surowego — 646 ton (214 ton), rur żelaznych i żeliwnych — 2.595 ton (2.053 ton), oraz cynku — 955 ton (608 ton). Początek roku sprawozdawczego przynosi załamanie eksportu węgla. Zażegnanie wybuchu strajku w górnictwie węglowem angielskiem musiało spowodować osłabienie popytu, jaki dał się w zwiazku z zamierzonym strajkiem zauważyć. Niekorzystnie miał wpłynąć tu również konflikt robotniczy w Danji oraz interwencja rządu szwedzkiego w celu obniżenia przywozu węgla polskiego, aby umożliwić Anglji osiągnięcie jej kwot kontyngentowych. Poza dobrze zapowiadającą się grupą drzewa i jego wyrobów, zwraca uwagę przeszło dziesięciokrotny wzrost wywozu cementu oraz przeszło dwukrotny wzrost wywozu makuchów.

Z pozycyj eksportu, które wykazują spadek w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. lutym rb. należą tu: mąka — 3 tony (220 ton), mąka pastewna — 90 ton (210 ton), nasiona i rośliny — 633 ton (2.869 ton), bekony — 1.545 ton (1.603 ton), jaja — 1.058 ton (1.454 ton), masło — 320 ton (547 ton), przetwory mięsne — 913 ton (961 ton), otręby — 254 ton (407 ton), soda — 253 ton (278 ton), salmiak — 32 ton (72 ton), karbid — 194 ton (245 ton), nawozy azotowe (siarczan amonu) — 188 ton (7.019 ton), tkaniny — 482 tony (573 tony), bale i słupy — 1.214 ton (4.354 ton), wyroby z drzewa — 245 ton (405 ton), dykty i forniery — 916 ton (1.245 ton), papa i tektura — 148 ton (227 ton), żelazo handlowe — 4.477 ton (7.457 ton), wyroby żelazne i metalowe — 2.156 ton (3.402 ton), oraz blacha cynkowa — 294 ton (744 ton).

Ekwiwalentem spadku wywozu bali i słupów będzie wzrost wywozu tarcicy. Niepokojącem zjawiskiem jest poważny spadek wywozu siarczanu amonu. Podobne obawy musi budzić poważny spadek wywozu żelaza handlowego i wyrobów z niego. Co się zaś tyczy spadku eksportu blachy cynkowej, to daje się tu zauważyć w porcie gdyńskim pewna zależność ze wzrostem eksportu cynku. Spadek jednego z tych artykułów jest równoważony wzrostem drugiego.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu marcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	marzec 1936 r.	marzec 1935 r.
Strączkowe	5	1
mąka ryżowa	150	180
mąka	3	97
mąka pastewna	90	630
ryż	—	254
słód	2.232	2.057
owoce świeże	306	963
konserwy owocowe	1	—
nasiona i rośliny	633	85
szynki i inne peklowane	33	276
bekony	1.545	1.479
drób i ptactwo bite	125	87
jaja	1.058	694
masło	320	2
cement	2.335	300
węgiel eksportowy	376.963	465.431
węgiel bunkrowy	30.800	26.536
koks	21.796	12.390
oleje i parafina	7	14
tłuszcze zwierzęce surowe	507	53
przetwory mięsne	913	207
cukier	2.893	15.131
napoje alkoholowe	6	6
spirytus	—	59
makuchy	2.330	534
otręby	254	—
soda	253	399
salmiak	32	6
karbid	194	253
farby	—	3
biel cynkowa	233	284
sól potasowa	—	1.835
saletra	9	1.073
nawozy azot. (siarczan amonu)	188	1.929
skóry	22	61
tkaniny	482	453
bawełna i odpadki	332	225
bale i słupy	1.214	1.261
drzewo tarte	16.090	5.890
wyroby z drzewa	245	170
klepki	160	1
dykty i forniery	916	1.271
meble gięte	378	318
wyroby koszykowe	119	5
papier	700	1.019
papa, tektura	148	290
celuloza	1.300	513
żelazo surowe	646	—
żelazo handlowe	4.477	6.960
metale różne	12	12
wyroby żelazne i metal.	2.156	2.723
szyny kolejowe	—	5.913
rury żelazne i żeliwne	2.595	508
cynk	955	1.423
blacha cynkowa	294	741
różne	8.212	3.070
Razem	487.667	566.095

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków tak na wejściu jak na wyjściu. Przyszło bowiem 373 statki (327) o pojemności 389.237

n. r. t. (343.224 n. r. t.), wyszło zaś 360 statków (341) o pojemności 371.654 n. r. t. (363.769 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1 miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Anglja — 4, Włochy — 5, Niemcy — 6, Norwegja — 7, Stany Zjednoczone Am. P. — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10, Holandja — 11, Estonja — 12, Łotwa — 13, Z. S. S. R. — 14 itd.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w marcu rb. wyniósł 1.043,5 n. r. t.

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 41.

Średni postój statków w porcie wyniósł 45,8 godzin.

Ruch statków w miesiącu marcu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	52	61.819	48	58.533
Anglja	18	37.447	16	30.909
Danja	69	46.233	61	40.625
Estonja	6	4.150	7	4.580
Finlandja	12	17.116	14	18.634
Grecja	7	19.259	6	16.419
Holandja	8	5.937	7	5.120
Łotwa	3	4.241	3	4.241
Niemcy	51	32.316	49	31.264
Norwegja	34	28.215	33	27.559
Rumunja	—	—	1	2.599
Stany Zjedn. Am. P.	8	25.679	8	25.679
Szwecja	91	68.630	96	73.169
Włochy	11	35.643	10	31.271
Z. S. R. R.	3	2.552	1	1.052
Razem	373	389.237	360	371.654

Ruch pasażerów nadal bardzo słaby. Spadek pasażerów na przyjściu rekompensuje wzrost na wyjściu. Przyjechało bowiem pasażerów ogółem 282 osoby (250), w tem: z Anglji — 26 osób, Argentyny — 5, Belgji — 20, Danji — 17, Egiptu — 2, Finlandji — 11, Francji — 1, Hiszpanji — 6, Holandji — 6, Niemiec — 3, Norwegji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 174 oraz Szwecji — 10 osób. Wyjechało zaś pasażerów ogółem 1.105 osób (1.390), w tem: do Anglji — 280 osób, Bismy — 5 Francji — 516, Marokko — 1, Norwegji — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 300, oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

W związku ze wzrostem emigracji polskiej do Ameryki Południowej daje się zauważyć od paru miesięcy ruch pasażerów w kierunku portu francuskiego Le Havre, aby stamtąd na francuskich statkach być skierowanym bezpośrednio do Brazylji i Argentyny. Wobec uruchomienia w najbliższym czasie przez „Gdynia — Ameryka" Linje Żeglugowe S. A. własnej regularnej komunikacji ruch ten odbywać się będzie na polskich statkach.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W MARCU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 9.294 min. 25 z zużyciem prądu 72.930 kWh i przeładowano 147.676 t. towarów masowych i drobnicowych, z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów:

Dźwigi	Godz. pracy netto	Ilość przeład. ton	I ość zuż. prądu kWh	proent zatrudn. netto
1. 3 mostowe	175,05	16.407	5.704	29,2
2. 1 taśmowiec	24,50	8.626	1.970	12,4
3. 1 zasobnik	171,50	11.973	1.529	85,8
4. 8 do złomu	1.608,45	36.590	19.569	125,0
5. 26 bramowe	4.426.20	53.129	24.930	85,2
6. 14 półbram.	2.887,45	32.924	19.231	103,1

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 90,4%, w ubiegłym roku 130,00, spadek wynosi zatem 39,6.

ZAGADNIENIE OBROTU BEZGOTÓWKOWEGO W GDYNI.

W dniu 2 kwietnia 1936 r. zwołała Rada Interesantów Portu zebranie firm zrzeszonych, na które zaprosiła reprezentantów władz i urzędów oraz bankowości. Na zebraniu tem omówiono potrzebę rozwinięcia obrotu bezgotówkowego w Gdyni.

Poza reprezentantami firm zrzeszonych wzięli udział w zebraniu pp.: Dyrektor Banku Gospodarstwa Krajowego Grabowski; Dyrektor Banku Polskiego Marcickiewicz; Dyrektor Powszechnego Banku Związkowego Hildt; Dyrektor Banku Zachodniego Królikowski; Wicedyrektor Izby naszej Kawczyński; Naczelnik Urzędu Celnego Fałatowicz; Radca w Urzędzie Morskim Zdziebłowski; Naczelnik Wydziału Urzędu Morskiego Walewski; Naczelnik stacji kolejowej w Gdyni Osiński.

Zagajając zebranie dyrektor Rady Interesantów Portu p. Dr Bolesław Kasprowicz wyjaśnił, że zebranie ma na celu omówienie możliwości stosowania obrotu bezgotówkowego w większym zakresie w ruchu portowym aniżeli dotychczas.

W rzeczowej dyskusji pod przewodnictwem p. dyrektora Grabowskiego wszystkie czynniki zainteresowane stwierdziły konieczność rozwiązania zagadnienia obrotu bezgotówkowego w Gdyni, w którym to celu uznano za potrzebne przedstawienie przez Radę Interesantów Portu w memorjałach do odnośnych resortowych Ministerstw, aby podległe im urzędy w Gdyni (dla kolei — Ministerstwo Komunikacji, dla Urzędu Morskiego — Ministerstwo Przemysłu i Handlu, dla Urzędu Celnego i Skarbowego — Ministerstwo Skarbu) mogły przyjmować do wpłaty czeki bankowe, wystawione na Bank Polski.

W dyskusji podkreślono, że wszystkie władze i instytucje publiczne w Gdańsku zachęcają strony, aby posługiwały się w stosunku z niemi obrotem bezgotówkowym.

Również uchwalono zwrócić się do Banku Polskiego z memorjałem, uzasadniającym potrzeby otwarcia w Gdyni biura rozrachunkowego między bankami, co przyczyni się do usprawnienia techniki obrotu pieniężnego w Gdyni.

Uznając konieczność pójścia obrotowi finansowemu firm portowych na rękę, p. dyrektor Marcickiewicz wyraził swą zgodę na przyjmowanie przez Bank Polski, Oddział w Gdyni, czeków przelewowych na konto Urzędu Celnego w Gdyni w czasie do godz. 13,30, a nie jak dotychczas do godz. 12-tej.



OGRANICZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI W KONOSAMENCIE MORSKIM NIE ZAWSZE CHRONI ARMATORA.

Sąd apelacyjny w Trieście rozpatrywał niedawno ciekawą sprawę odpowiedzialności towarzystwa żeglugowego za przyjętą do przewozu w Buenos Aires i nie wydaną w Europie skrzynię o wartości znacznie większej niż przeciętna.

Powodem było towarzystwo asekuracyjne, które wypłaciło ubezpieczonemu 42.000 lirów za zaginioną skrzynię z błamami dzikich zwierząt, nadaną obok czterech waliz w Buenos Aires na statek linjowy, i ubezpieczoną wraz z niemi na łączną kwotę 65.000 lirów. Towarzystwo żeglugowe zaproponowało jedynie odszkodowanie w wysokości 1.000 lirów, stojąc na stanowisku, że jest zobowiązane tylko do odszkodowania wyznaczonego w konosamencie. Powód jednak powoływał się na panujący pogląd prawny, znajdujący swój wyraz w poprzednio zapadłych wyrokach apelacyjnego sądu w Trieście, że postanowienia konosamentu o ograniczeniu odpowiedzialności do 1.000 lirów od sztuki nadanej nie mają zastosowania do tych wypadków, kiedy 1) ta kwota jest nieproporcjonalnie mała wobec rzeczywistej wartości przesyłki, 2) gdy nie było zniżki frachtowej i 3) kiedy zachodzi poważne zaniedbanie ze strony towarzystwa żeglugowego.

Trybunał przyznał wprawdzie dopuszczalność stosowania powszechnie znanych klauzul, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności, umieszczanych w konosamentach morskich, jednakże wymaganiom rzetelności winno się stać zadość. Z deklaracji rodzaju towaru, jego jakości i ilości wynikało, że wartość jego znacznie przewyższa maksymalną kwotę odszkodowania, wyznaczoną w konosamencie. W sprawie wysokości frachtu towarzystwo żeglugi twierdziło, że przesyłający właśnie korzystał ze zniżki frachtowej, o ile wysyłał towar tylko według norm dla wagi i objętości a nie według zadeklarowanej wartości, gdyż w tym ostatnim wypadku zapłaciłby fracht znacznie wyższy. Powód twierdził, że pojęcie zniżki frachtowej nie może być stosowane do normalnego frachtu, do którego mogą dojść lub niedojść dopłaty za podaną wartość. Trybunał uznał słuszność stanowiska powoda, zaznaczając jednakże, że decyzja w tym punkcie nie jest potrzebna, gdyż przedewszystkiem niewydanie przesyłki powstało z poważnego zaniedbania towarzystwa żeglugi. Nawet gdyby został zapłacony fracht ulgowy niedopuszczalnem jest, ażeby towarzystwo żeglugi przez stosowanie omawianej klauzuli konosamentu mogło się zwalniać od odpowiedzialności za poważne zaniedbanie swych obowiązków jako przewożącego. Towarzystwo żeglugi nawet nie mogło wskazać kiedy i skąd zginęła skrzynia, dowodząc w ten sposób swego przewinienia niewątpliwie poważnego.

Trybunał uznał również niedopuszczalność krycia się odpowiedzialnością tylko za ułamek wartości przewożonego towaru, mając przy wystawianiu konosamentu pełną świadomość co do jego wyższej wartości. Powołując się na rozstrzygnięcia sądu kasacyjnego trybunał rozstrzygnął sprawę na korzyść powoda. Również sąd apelacyjny w Genui rozstrzygał podobne sprawy analogicznie, wobec czego orzeczenie powyższe uważać można za typowe dla stanowiska jurysdykcji włoskiej w sprawie odpowiedzialności za przewozy towarów morzem.

PRZYJECIE „HAGUE RULES“ I NOWE USTAWODAWSTWO MORSKIE W SZWECJI.

Szwecja wraz z pozostałemi krajami skandynawskiemi przyjęły dopiero teraz znane „Hague Rules z roku 1924“, będące przedmiotem międzynarodowej konwencji 1924 roku. Prawidła te stały się dla konosamentu i odpowiedzialności z niego tem, czem prawi-

dla Yorku i Antwerpji dla umowy frachtowej (czarteru). W związku z przyjęciem Hague Rules szwedzki Komitet Morskiego Ustawodawstwa wypracował wspólnie z delegatami Danji, Finlandji i Norwegji projekt zupełnej rewizji skandynawskiego ustawodawstwa morskiego. Projekt obejmuje między innemi zupełną przeróbkę szwedzkiego morskiego prawa dotyczącego frachtowania. Według Scandinavian Shipping Gazette najważniejsze zmiany są następujące:

Część o frachtowaniu obejmuje umowy frachtowe na pojedyńcze podróże umowy frachtowe na czas (time - czarters), konosamenty i postanowienia o przewozie pasażerów.

Jedną z najdonioślejszych zmian będzie zastąpienie dla statków ponad 400 ton dotychczasowego przepisu o normalnym okresie postojowym, obliczanym wyłącznie w zależności od wielkości statku, — postanowieniem, że okres postoju normalnego, bez opłacania przestojowego, będzie określany na podstawie pewnych warunków, wyznaczanych dla każdego indywidualnego wypadku. Również zaniechana zostanie zasada obecnie działającego ustawodawstwa, że frachtujący mogą unieważnić umowę frachtową za zapłatą t. zw. frachtu pustego (dead freight), wynoszącego część lub cały fracht normalny, i przewiduje się w miejsce jego regulacja według konsekwencyj. wynikających z unieważnienia umowy frachtowej ze strony frachtującego, co jest więcej zgodne z ogólnemi (niemorskiemi) przepisami, dotyczącemi odszkodowań w wypadku zerwania kontraktu.

Również postanowienia dotyczące umów „time - charter“ ulegną znacznym zmianom. Umowy frachtowe na czas stały się bardzo rozpowszechnioną formą frachtowania. Ustalił się pewien usus i wypracowane zostały standardowe umowy tego rodzaju. Zasadniczo time - charter jako umowa dąży do otrzymania statku na szereg podróży i w gruncie rzeczy bezpośrednio się nie interesuje frachtowym przewozem towarów. Ta osobliwość będzie w pełni uwzględniona w nowem szwedzkiem prawodawstwie, dotyczącem umów frachtowych.

W dziale konosamentu nowe postanowienia zostały wprowadzone dla „konosamentów na przyjęte towary“ („bills of lading for goods received“) i dla konosamentów „bezpośrednich“, czyli właściwie mówiąc, przelotowych („trough bills of lading“).

Dział o przewozach pasażerów przewiduje zwiększoną odpowiedzialność za przewóz pasażerów, przyczem przeprowadzona ona jest równolegle do odpowiedzialności za przewozy towarów. Przewożący jednakże mają prawo ograniczyć swą odpowiedzialność z przewozów pasażerów do 20.000 koron od osoby.

SVENSKA OSTASIATISKA BUDUJE DWA NOWE MOTOROWCE DLA LINJI DALEKIEGO WSCHODU.

Svenska Ostasiatiska Kompaniet zamówiło dwa szybkobieżne motorowce po 10.000 ton pojemności dla linji Göteborg — Daleki Wschód, z dostawą we wrześniu 1937 i w styczniu 1938 roku.

URZĄDZENIA CHŁODNICZE NA STATKACH POLSKICH.

Specjalne instalacje i komory chłodnicze do przewozu artykułów spożywczych w formie ładunków handlowych posiadają następujące statki polskie: ss „Kościuszko“, MS „Batory“, ss „Warszawa“, ss „Lech“, ss „Lublin“ i ss „Lwów“.

Ogólna pojemność komór chłodniczych wzmiankowanych statków wynosi 271,080 st. sześć.

NOWE STATKI DLA KOMUNIKACJI Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ.

Na stoczni Penhoet w St. Nazaire już się buduje nowy „L'Atlantique“ dla francuskiej linji regularnej komunikacji ze wschodniem wybrzeżem Ameryki Południowej, to znaczy z Rio, Santos, Buenos Aires.

Statek będzie nieco mniejszy niż unieruchomiony z powodu pożaru „L'Atlantique“, maszyny jego i kotłownie będą również nieco mniejsze, przy mocy siłowni okrętowej — większej, gdyż zamiast 16 kg na cm kw. ciśnienia pary w kotłach poprzedniego „L'Atlantique“ statek nowy będzie miał ciśnienie 31 kg („Normandie“ — 28 kg na cm kw.) Szybkość statku na próbach ma przewyższyć 25 węzłów moc turbin sięgnie 60.000 koni maszynowych. Oddanie statku ma nastąpić ku końcowi 1938 roku.

Hamburg Amerika Linie zamówiła na stoczni Deutsche Werft w Hamburgu statek dla regularnej komunikacji z zachodniem wybrzeżem Ameryki Południowej, via kanał Panamski. Będzie to motorowiec o pojemności 13.000 t., dwuśrubowy, o szybkości drogowej 17 węzłów, znacznej, jak dla tej, mało ożywionej komunikacji. Motorowiec będzie brał 150 pasażerów pierwszej klasy i tyluż turystycznej klasy. Oddanie statku ma nastąpić z końcem 1937 roku.

ZAMIAR OBNIŻKI OPŁAT PORTOWYCH W ROTTERDAMIE.

W celu podniesienia konkurencyjności portu w Rotterdamie w stosunku do Antwerpji, zamierza zarząd miejski w Rotterdamie, gdyż port tamtejszy jak wiadomo jest własnością miasta, dokonać obniżenia opłat portowych. Obniżki te, jak słychać mają dotyczyć jedynie statków linij regularnych.

TRANZAKCJE WIĄZANE.

Związek Izb Przemysłowo - Handlowych ustalił następujące bliższe szczegóły techniki załatwiania tranzakcyj kompensacyjnych wiązanych:

Tranzakcje winny być zawsze zgłaszane za pośrednictwem poszczególnych Izb Przemysłowo - Handlowych, przyczem kompetentną jest Izba, w której okręgu mieści sie siedziba firmy eksportującej. Izba ta żąda od obu stron przedłożenia kalkulacyj, sporządzonych wg. załączonego schematu, a następnie bada zgłoszoną tranzakcję pod względem jej celowości gospodarczej, kalkulacji wywozowej i przywozowej oraz wartościowego stosunku eksportu do importu.

Skompletowany w ten sposób wniosek w sprawie tranzakcji wiązanej, Izba przesyła do Związku Izb P. H. ze swoją opinją. Tranzakcja badana zostaje powtórnie przez Związek Izb i kierowana przez Komisję Obrotu Zagranicznego, zbierającą się w określonych zgóry terminach, z udziałem delegatów Izby Warszawskiej i Poznańskiej, Rady Handlu Zagranicznego, Państwowego Instytutu Eksportowego, Centralnej Komisji Przywozowej oraz — fakultatywnie — innych Izb P. H.

W wypadku przychylnego załatwienia wniosku przez Komisję, Związek Izb wystawia dla eksportera i importera promese na dokonanie tranzakcji. Promesa ta wydana zostaje firmie za pośrednictwem właściwej Izby P. H., przyczem firma podpisuje jednocześnie zobowiązanie uzupełnienia warunków tranzakcji.

Po dokonaniu wywozu, firma składa dokumenty wywozowe za pośrednictwem właściwej Izby P. H., która po skontrolowaniu dowodów oraz stwierdzeniu, że dokonany wywóz odpowiada warunkom promesy, — kieruje dokumenty do Związku Izb. Związek Izb występuje do Centralnej Komisji Przywozowej z wnioskiem o otworzenie dla firmy importującej kontyngentu na przywożony towar w wysokości, odpowiadającej dokonanemu wywozowi.

Dokumenty oryginalne zostaną po skasowaniu zwrócone eksporterowi.

Jeśli wydana promesa przewiduje dokonanie przywozu przed wywozem za złożeniem gwarancji, Związek Izb występuje do C. K. P. natychmiast po otrzymaniu z Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego zawiadomienia o złożeniu należnej gwarancji. Firmy, składające gwarancje, winny się zatem zgłaszać bezpośrednio pod adresem Towarzystwa, Warszawa, Moniuszki 10.

Pozwolenia przywozu wydawane są firmom za pośrednictwem Zw. Izb, który jednocześnie pobiera opłaty manipulacyjne.

O całkowitem wywiązaniu się przez eksportera ze zobowiązania wywozowego, Związek Izb zawiadamia Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego, które skolei zwalnia złożoną przez firmę gwarancję.

OBROTY POLSKI Z HISZPANJĄ.

Według danych statystycznych udział Polski w obrotach towarowych Hiszpanji w ciągu ostatniego 3-lecia przedstawiał się, jak następuje: (w milj. peset zł):

	Import	Eksport
1933	9.7	0,4
1934	5,7	0,6
1935	11,4	4,1

wykazując saldo na korzyść Polski w roku 1935 — 7.291.759 peset złotych.

Import z Polski w stosunku do całkowitego importu hiszpańskiego w roku 1935 wyraża się cyfrą 1,22 procent.

Główne pozycje importu z Polski do Hiszpanji są następujące:

	Q. M.	Pts. złote
Podkłady kolejowe	34.336	163.909
Siarczan amonu	301.765	2.911.832
Nasiona buraków	13.236	1.625.212
Fasola	2.964	65.238
Jaja	63.364	6.025.380

i wynoszą około 94,1 procent ogólnego importu z Polski do Hiszpanji w roku 1935.

SYSTEM KONTYNGENTÓW I LICENCYJ W INDJACH HOLENDERSKICH.

Dla zorjentowania eksporterów polskich w praktyce stosowania systemu kontyngentów i licencyj w Indjach Holenderskich podajemy poniżej szczegółowe wyjaśnienie w tych kwestjach.

W zakresie artykułów skontyngentowanych (głównie tekstylja) Departament dla Spraw Ekonomicznych ustala ogólną ilość, dozwoloną do przywozu, podając równocześnie procent i ilość, która w zakresie danego artykułu musi być przywieziona z Holandji.

Rozporządzenie, regulujące w ten sposób przywóz danych artykułów, ogłaszane jest w „Staatsblad voor Nederlandsch-Indie zazwyczaj na 24 godziny przed wprowadzeniem go w życie. Kontyngenty dla innych krajów są tajne, wiadomo wszakże, że ustalone są także w procentach całej dozwolonej do przywozu ilości.

Aby uzyskać pozwolenie przywozu, muszą odnośne firmy importowe, które już przed 1. I. 1934 r. były zapisane w rejestrze handlowym, jako importerzy danego artykułu i mogą się wykazać rzeczywistym przywozem w tym zakresie w okresie od 1929 — 1934 roku włącznie, wnieść podanie, które opinjują po-

szczególne Izby Handlowe, a o którem decyduje Biuro Przywozu w Departamencie dla Spraw Ekonomicznych. W razie spełnienia podanych wyżej warunków, uprawniających do uzyskania pozwolenia, to ostatnie zostaje wydane na cały okres obowiązywania kontyngentu i to w tej formie, że obok podania całej przyznanej danej firmie ilości, Biuro Przywozu ustala ilość i procenty, które muszą być przywiezione przez daną firmę z Holandji i innych krajów, posiadających kontyngenty.

W praktyce przepisy te działają w ten sposób, że firmy poszczególne, które zgodnie z procentem ustalonym w pozwoleniu, muszą zakupić tekstylja w Holandji i innych zafiksowanych w pozwoleniu krajach, wolny jeszcze co do pochodzenia procent przyznanego im kontyngentu zakupują w Japonji ze względu na niskie ceny towaru japońskiego, pozwalające na odpowiednie skalkulowanie cen sprzedażnych, przyczem towarem japońskim kompensują sobie straty na towarze europejskim jako droższym. Należy dodać, że firmy starają się całość swego zapotrzebowania lepszych (a więc droższych) gatunków w danym skontyngentowanym artykule pokryć w Europie, a jaknajwięcej tanich, rynkowych ilości zakupić w Japonji.

Tak więc praktyka powoduje, że faktycznie w chwili obecnej większość importu artykułów tekstylnych rozpada się na trzy kraje: Holandję, Anglję i Japonję. Polska wprawdzie, wedle opinji miejscowych importerów, mogłaby w niektórych lepszych gatunkach wyrobów tekstylnych konkurować z Holandją i Anglją, jednak zapotrzebowanie na te wyższe gatunki pokrywane jest przez importerów z reguły w krajach posiadających kontyngenty.

W zakresie artykułów, objętych licencjami przywozowemi, nie ustalono żadnych kontyngentów krajowych, a wydawane uprawnionym firmom importowym pozwolenia przywozu pozostawiają im całkowitą swobodę w wyborze kraju pochodzenia. Duży procent tych dozwolonych ilości zakupywany jest w Japonji. Jak dotychczas jednak, Departament dla Spraw Ekonomicznych przez wprowadzenie licencyj nie zamierzał wykluczać towaru japońskiego, a tylko zorganizować zakupy w rękach zdawna w Indjach Holenderskich osiadłych firm importowych, z wykluczeniem firm nowych, organizowanych po roku 1929, a głównie w latach 1933 — 1934 na terenie Indyj Holenderskich przez Japonję, która nietylko zalewa kraj swym towarem, ale dążyła do importu i dystrybucji przez własne organizacje handlowe w Indjach Holenderskich. System licencyj skierowany jest nietylko przeciwko nowym firmom japońskim, ale wszelkim nowopowstałym, czy nowopowstającym.

POMYŚLNA KONJUNKTURA DLA EKSPORTU TOWARÓW POLSKICH NA RYNKI AFRYKAŃSKIE.

Według informacji Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, jednym z rynków światowych, na którym panuje bardzo pomyślna konjunktura, jest obecnie południowa Afryka. Na rynku tym po zwyżce cen złota zaobserwować się dało bardzo silne ożywienie gospodarcze we wszystkich niemal dziedzinach wytwórczości i handlu. Dzięki wydatnej poprawie sytuacji gospodarczej zwiększył się także bardzo poważnie przywóz towarów zagranicznych.

Dla eksportu polskiego na rynku południowo - afrykańskim powstaje korzystna konjunktura w szeregu branż. Dodatnim momentem jest tutaj likwidacja konkurencji włoskiej na skutek sankcyj antywłoskich. Korzystna sytuacja gospodarcza i duże możliwości zbytu dla artykułów polskich skłoniły Związek Izb Przemysłowo - Handlowych do skierowania na ten rynek specjalnego wysłannika, który przeprowadzi badania nad możliwościami wydatnego powiększenia eksportu polskiego.

MOŻLIWOŚCI NAWIĄZANIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH Z RYNKIEM CHIŃSKIM.

W związku z działalnością firmy „Polish Products Company" Harbin, 39 Sungary Prospect, która interesuje się wyłącznie wprowadzeniem towarów polskich na rynek chiński i japoński, Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę na możliwości nawiązania kontaktu z tamtejszemi rynkami za pośrednictwem wspomnianej firmy.

Dla uniknięcia zbytecznej korespondencji koniecznem jest składanie ofert opróbkowanych z podaniem ostatecznych cen eksportowych f. o. b. lub c. i. f.

Energiczna i fachowa działalność firmy „Polish Products Company", daje gwarancję właściwej obsługi interesów eksporterów polskich.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MARCA 1936 R.

AUSTRALJA. Lista surowców, ustalana dla celów preferencji brytyjskiej powiększona została o kilka artykułów chemicznych.

AUSTRJA. Projekt noweli do taryfy celnej, przygotowany od dłuższego czasu jest obecnie całkowicie opracowany i zapewne w niedługim czasie wejdzie w życie. Przewiduje on nieznaczne podwyższenie kilkudziesięciu stawek celnych oraz także pewną ilość niewielkich obniżek.

BELGJA. Z dniem 20 ub. m. uległ skontyngentowaniu wwóz tkanin używanych do wyrobu pantofli (poz. 558 b 4).

Dnia 15 marca zaczęły obowiązywać postanowienia o znakowaniu niektórych artykułów szklanych

i miedzianych, guzików. noży i narzędzi do krajania oraz różnych metalowych przedmiotów do domowego i gospodarskiego użytku.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI — **Cypr.** Rozporządzenie ogłoszone 6 ub. m. zwalnia od cła urządzenia i narzędzia do humanitarnego uboju zwierząt.

BUŁGARJA. Z dniem 14 ub. m. zostały wprowadzone opłaty specjalne przy wwozie pewnych rodzajów szkła i wyrobów szklanych oraz pewnych rodzajów papieru (m. in. do wyrobu papierosów).

Na listę surowców i półfabrykatów wolnych od cła wciągnięte zostały surowce i półfabrykaty przeznaczone dla fabryk drożdży.

Kurs przeliczenia stawki celnej w lewach zł został podwyższony dla blachy miedzianej z 2000 na 2.700.

Ukazało się wyjaśnienie Dyrekcji Ceł o bezcłowym przywozie opakowań (z materjałów) używanych do nawozów sztucznych.

CHILE. Ze względu na ustalenie w wielu układach handlowych i kompensacyjnych kursu przeliczeniowego waluty chilijskiej i walut zagranicznych wydało Min. Finansów zarządzenie: 1) uchylające dekret z 31. 12. 34, który przewidywał, że należności uzyskane ze sprzedaży saletry mają być odstępowane importerom po kursie 125% w stosunku do kursu oficjalnego; 2) postanawiające, że należności w walutach zagranicznych, które przeznaczone są na zapłatę towarów importowanych do Chile i zatrzymywane na podstawie układów kompensacyjnych, przewidujących ustalenie kursu rozrachunkowego, będą oddawane po kursie 135% w stos. do kursu oficjalnego. ustalonego przez Centralny Bank Chilijski.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 15 marca 1936 r. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz rękawiczek skórkowych (także tylko przykrojonych lub połączonych z materjałami tekstylnemi) także wyszywanych z poz. 341 czsł. taryfy celnej. Wyjątek stanowią rękawiczki przywożone w obrocie uszlachetniającym, dla których obowiązuje zgłoszenie przywozu.

Pozwolenia przywozowe, o ile zostaną udzielone, wydawane będą bezpłatnie.

Wskutek żądań czechosłowackich przędzalń zostały zmienione kontyngenty wywozowe dla przędzy uszlachetnionej do państw clearingowych, a mianowicie:

poz. 204 a przędza lniana, surowa, pojedyńcza 1.25 milj. Kcz. miesięcznie.

poz. 225 a) i b) przędza czesankowa, surowa. pojedyńcza, podwójna lub wielokrotna 2,8 milj. Kcz. miesięcznie.

Dla przędzy bawełnianej ustalono globalne kontyngenty wywozowe do Jugosławji, Rumunji, Austrji i Bułgarji, a mianowicie:

poz. 183 przędza bawełniana, surowa, pojedyńcza 3,5 milj. Kcz., miesięcznie (dotychczas 8,5 milj. Kcz.)

Wywóz uszlachetnionej przędzy bawełnianej z poz. 184 do 187 został całkowicie zwolniony. Zarządzenie to obowiązuje od 1 kwietnia 1936 r.

EKWADOR. 1 bm. weszła w życie nowa ustawa o opłatach konsularnych.

ESTONJA. W związku z podpisaniem układu polsko-estońskiego zostały ustalone do końca rb. kontyngenty eksportowe dla niektórych towarów polskich. stanowiących przedmiot stałego wywozu polskiego do Estonji.

FRANCJA. Ze względu na kryzys panujący w przemyśle obuwia spodziewane jest wydanie zarządzeń, ograniczających produkcję obuwia i otwieranie fabryk obuwia przez obcokrajowców.

Wyprawy porcelanowe stołowe i kuchenne japońskiego pochodzenia korzystać będą z taryfy minimalnej w granicach kontyngentu, w okresie rocznym poczynając od 1 ub. m.

Dekret ogłoszony 14 ub. m. ustala stawki celne. jakim podlegać będzie wwóz szkła nietłukącego („triplex" i t. p.)

GRECJA. Wydane w dniu 21. II. 36 zarządzenie Banku Greckiego o honorowaniu do czasu wyrównania salda bilansu handlowego z Niemcami tylko 60% należności eksporterów, a zatrzymywaniu reszty do czasu wyrównania obrotów handlowych, zostało cofnięte z dniem 29. II. 36. Dawny system wymiany z Niemcami został utrzymany z zastrzeżeniem, że obowiązywać będzie do czasu wyprzedaży produkcji tytoniowej z roku bieżącego.

HISZPANJA. Wprowadzony został zakaz przywozu do Hiszpanji banknotów hiszpańskich wszelkiej wartości. Okres przejściowy, w którym możliwy był przywóz oznaczono na tydzień, licząc od 17 marca rb. Banki mogą przyjmować tylko przesyłki banknotów, zaopatrzone w pozwolenie przywozu, wydane przez Centro Official de Contratation de Moneda, które było załączone przy wywozie banknotów hiszpańskich.

HOLANDJA. Z dniem 1. II. 1936 przedłużony został okres skontyngentowania dla następujących artykułów importowanych do Holandji.

W dniu 14 bm. ukazało się rozporządzenie wprowadzające skontyngentowanie wwozu do Holandji kotłów do gotowania paszy dla bydła.

Okres skontyngentowania 1. 3. 36 — 1. 12. 36.

Okres bazowy 1934—1935.

Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 25% przywozu wagowego brutto w przeciętnych 9 miesiącach okresu bazowego.

Skontyngentowanie powyższe dotyczy poz. Nr. 955 (w latach poprzednich 1073) statystyki holenderskiej.

Z dniem 1 marca 1936 r. skontyngentowany został wwóz siatek i tkanin żelaznych i miedzianych do Holandji.

Okres skontyngentowania — 1. 3. 36 — 1. 8. 36.

Okres bazowy — 1. 3. 34 — 1. 8. 34 oraz 1. 3. 35—1. 8. 35. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 100% przeciętnego przywozu w okresie bazowym. W wypadku siatki żelaznej za podstawę obliczenia służy metr kwadratowy, natomiast dla siatki miedzianej — tonna metryczna.

Odnośne pozycje statystyki holenderskiej objęte skontyngentowaniem są następujące:
siatki i tkaniny żelazne — Nr. Nr. 4375. 5375, 6375;
siatki tkaniny miedziane — Nr. 391.

KUBA. Wobec wysoce niekorzystnego dla Kuby kształtowania się obrotów handlowych z Polską w roku 1935 zostały nałożone cła maksymalne na towary pochodzenia polskiego.

INDJE BRYTYJSKIE. Projekt zmian taryfy celnej w zakresie szeregu artykułów tekstylnych został wniesiony do parlamentu. Projekt zmierza do obrony interesów przywozowych produkcji angielskiej z Lanceshire przeciw silnej konkurencji japońskiej.

ISLANDJA. Dnia 4. bm. weszły w życie podwyższone stawki celne (36 sh. od ctw.) na drożdże.

JUGOSŁAWJA. Ustawa skarbowa na 1936/37 zwalnia od cła pod pewnemi warunkami wwóz materjałów i pojazdów (Fahrzeuge) kolejowych oraz materjału dla nawierzchni torów.

Uchwała Rady Ministrów przewiduje obniżenie cła na piwo z 30 na 20 din. zł. od hektolitra.

MEKSYK. Z dniem 20 ub. m., w związku z zatargiem celnym z Hiszpanją, cła na towary hiszpańskie zostały znacznie podwyższone.

NIEMCY. Dnia 1 wzgl. 15 bm. wchodzą w życie zmiany celne dotyczące kartofli, lodu, materjałów na rękawiczki, rękawiczek, skarpetek i pończoch, oraz artykułów spożywczych zawierających więcej niż 5% kawy lub herbaty.

NIKARAGUA. Traktat handlowy ze Stanami Zjednoczonemi zawarty 11 marca br. przewiduje zniżki celne dla około 10 pozycyj taryfy celnej nikaraguańskiej, które obejmują m. in. następujące artykuły: lekarstwa, farby, smalec, jarzyny konserwowane oraz obcasy gumowe.

PALESTYNA. Rozporządzenie wykonawcze z 6 ub. m. ustala nowe przepisy zdrowotne dla przywozu bydła z Polski i Jugosławji.

PERSJA. Rozporządzenie z 15 stycznia br. uzależnia wwóz roślin, nasion, cebul, korzeni, owoców itp. od zezwolenia Departamentu Rolnictwa.

Od 21. bm. przy wwozie wszelkich towarów będą wymagane świadectwa pochodzenia, potwierdzone przez władze kraju pochodzenia.

RODEZJA POŁUDNIOWA. Cło na odzież wszelką zostało ustanowione w wys. 25% od wartości lub 6 d. od sztuki w zależności, która stawka okaże się wyższą. Cło to stosuje się do wszystkich krajów niebrytyjskich. Towar brytyjski opłaca 12% od wartości.

SZWECJA. Z dniem 1. bm. wchodzą w życie zmiany stawek celnych na radjatory i różne artykuły z blachy.

TURCJA. Ogłoszone zostały nowe zarządzenia dewizowe, w myśl których dewizy dla celów podróży handlowych przydzielane są przez Min. Finansów, o ile stwierdzona zostanie nieodzowna ich potrzeba. Pozatem z listy krajów zakupujących więcej towarów tureckich, niż sprzedających w Turcji skreślono Maltę i Cypr, wnosząc jednocześnie na nią Stany Zjedn. A. P. Hiszpanję i Rumunję skreślono z listy krajów, z któremi Turcja posiada pasywny bilans handlowy, nie mając układów rozrachunkowych. Wniesiono na nią zaś Cypr, Maltę i Kanadę.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Cło antydumpingowe (t. zw. zwykłe) nałożone na blachę galwanizowaną pochodzenia angielskiego zostało cofnięte z mocą wsteczną od 2 stycznia br.

Wwóz preparatu „Nitragin A" został zwolniony od cła.

WIELKA BRYTANJA. Cło na szereg gatunków skór zostało podwyższone z dniem 5 bm. do 30% ad valorem.

Z dniem 9. bm. uległo podwyższeniu cło na wytłoki sojowe, olej sojowy, nasiona słonecznikowe i olej z nasion saflorowych.

Cło od niektórych rodzajów kapeluszy i stożków kapeluszowych uległo podwyższeniu do 15 sh od tuzina.

Dnia 13 bm. weszły w życie nowe stawki celne na zamki i klucze, zapewniające w porównaniu ze stanem dotychczasowym — większą ochronę celną gatunkom tańszym.

WŁOCHY. Nowe stawki podatku obrotowego od wyrobów z jedwabiu weszły w życie 21. ub. m.

WIELKA BRYTANJA. Wobec pogorszenia się płatności importerów hiszpańskich mimo zawarcia układu rozrachunkowego, brytyjski urząd ubezpieczeń kredytów eksportowych nie będzie pokrywać ryzyka transferowego w eksporcie do Hiszpanji, począwszy od 18. III. 1936 r. Ryzyko niewypłacalności jest nadal ubezpieczane.

Allyl paracetaminofenol zwolniony został od t. zw. cła kluczowego.

WŁOCHY. Rozporządzenie ogłoszone 23. ub. m. zezwala na bezcłowy wwóz do 30 czerwca br. 17.000 ton surowego sodu kwaso-azotowego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Armitsarze oferuje swe usługi w zakresie kontaktu handlowego z Indjami. W związku z powyższem P. I. E. prosi zainteresowanych o uprzednie skomunikowanie się z Instytutem. E/8344/22/Ch.

Firma kanadyjska interesuje się importem stołowizny fajansowej. P/8609/65/Ż.

Poważna firma kanadyjska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi wytwórniami szkła i porcelany wszelkiego rodzaju. P/6259/21/Ż.

Rząd Unji Połudn.-Afryk. rozpisał przetarg na dostawę artykułów biurowych i ołówków grafitowych. Warunki są do obejrzenia w Instytucie, pokój 349. Ż.

Firma holenderska poszukuje kontaktów z polskimi eksporterami chemikalij różnego rodzaju. P/8312/47/Ż.

Firma w Bejrucie (Syrja) interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskimi eksporterami różnych branż. P/8096/21/Ż.

Firma polska w Buenos Aires szuka kontaktów z polskiemi hutami szklanemi. P/6962/65/Ż.

Firma amerykańska interesuje się zakupem w Polsce koszyków z plecionki drewnianej. Wzór w Instytucie. P/8617/54/Sz.

Firma bułgarska interesuje się zakupem różnych artykułów, m. in. ceramiki, porcelany, jak również konserw mięsnych i jarzynowych. P/7715/21/Sz.

Drewniane guziki poszukiwane są przez firmę w Frankfurcie n/Menem. P/7934/64/Sz.

Firma w Charbinie pragnie importować z Polski naczynia emaljowane. P/8087/44/Ro.

Firma angielska interesuje się importem z Polski gwoździ szewskich dla eksportu na rynki kolonjalne. P/8131/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POŁOWY RYB MORSKICH W MIESIĄCU MARCU.

Połowy marcowe przewyższyły swym nadzwyczajnym wynikiem wszystkie oczekiwania: obfitość ławic szprotowych wespół z zastosowaniem nowego sposobu połowu szprotów „tukami“, czyli sieciami ciągnionemi przez 2 kutry sprawiły, że połowy marcowe jeszcze przewyższyły bezwzględny rekord, osiągnięty w lutym.

Złowiono ogółem, wraz z połowami bornholmskiemi 4.832.990 kg ryb, wartości 331.505 złotych, wobec 3.966.380 kg wartości 228.733 zł w lutym br. i 2.209.560 kg w marcu 1933 r. Tak świetne wyniki osiągnięto nawet pomimo stosowania ograniczeń połowów szprota w tym miesiącu. Nie da się zaprzeczyć, że mimo większej znacznie ilości złowionego szprota i kończącego się sezonu, t. zn. czynników spadku cen, miesiąc marzec odcina się od lutego jako wyraźnie pomyślniejszy dla rybaków, ze względu na uzyskane ceny. Na szproty bowiem ceny dalej nie spadły, utrzymując się na poziomie przeciętnym 4 zł za cetnar 100 kilogramowy i tylko w końcu miesiąca ceny te zaczęły katastrofalnie się wahać, gdyż wędzarnie zaczęły się wycofywać z odbioru szprotów.

Mamy więc pocieszające objawy zwiększania się chłonności rynku krajowego dla szprota, co jest nader pocieszające. Można liczyć więc i nadal tak na zwiększone zapotrzebowanie na szprota w kraju, jak i na widoki dla zróżniczkowanej produkcji i przeróbki szprota, zwłaszcza dla rozmaitych konserw szprotowych.

Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego połowy poszczególnych gatunków ryb wyniosły w kilogramach (w nawiasie podano cenę w groszach za jeden kg). Szproty: 4.326.800 (4), śledziki morskie: 291.170 (16), śledziki rzeczne: 7.300 (16), łososie: sztuk 1.276 w 11.560 kg (450), troć: sztuk 183 w 380 kg (400), mielnica: 2.184 sztuk w 950 kg (200), plastugi: stornia: 41.640 (40), zimnica: 7.660 (30), węgorze: 1,750 (140) wątłusze czyli dorsze: 139.980 (20), sieja: sztuk 175 w 320 kg (180), szczupak: 2.760 (160), okoń: 290 (120), płoć: 1.030 (60).

Z powyższych ilości należy wydzielić połowy pod Bornholmem, które wzrosły o 30.000 kg w stosunku do marca ubiegłego roku. Połowy bornholmskie wyniosły więc: dorszy: 104.530 kg (16), flądry 34.980 kg (30), szole: 7.660 kg (20).

Połowy przybrzeżne podzieliły się tak: Hel: 2.096.460 kg o wartości 130.910 zł, Gdynia: 1.509.390 kg — 72.674 zł, od Jastarni do W. Wsi: 877.350 kg — 71.517 zł, od Chłapowa do Karwi: 74.360 kg — 3.252 zł. miejscowości nad Zatoką tj. od Obłuża do Pucka: 128.240 kg o wartości 13.952 zł.

Największym odbiorcą połowów są wędzarnie, które zakupiły: 3.446.860 kg o wartości 163.687 zł, do Gdańska wysłano 3.980 kg — 1.284 zł. inni odbiorcy 1.376.900 kg — 149.909 zł. wywieziono zagranicę 3.250 kg o wartości 14.625 zł.

Zauważyć wypada, że połowy bornholmskie, które zwyżkowały tak względem marca ub. roku, jak i względem lutego b. roku, korzystały już w drugiej połowie miesiąca z nowocześnie urządzonej zamrażalni ryb portu rybackiego w Gdyni, dopiero co uruchomionej. Był to czynnik nowy, dodatnio wpływający na te połowy, natomiast ujemnym czynnikiem, hamującym te połowy był spadek cen na dorsze i flądry o 25% i więcej, bynajmniej nie usprawiedliwiony zwiększeniem tych połowów. Przecież zwiększyły się w tym czasie połowy na szproty i średnia ich cena nie spadła.

Wnioskować więc należy, że nawet w poście, — marzec tegoroczny leżał względem okresu postu wyjątkowo korzystnie, dorsz i flądra bornholmska nie mają jeszcze należytego gruntu w konsumcji krajowej. Szybko działająca zamrażalnia o dużym obrocie konserwuje wprawdzie jaknajsprawniej te połowy dla dalszej konsumcji, jednakowoż każdy większy połów dalekomorski grozi wywołaniem spadku cen na tym odcinku. I tu należałoby utorować drogę zwiększonym połowom przez propagandę i lepszą organizację zbytu tej „krajowej świeżej ryby pełnego Bałtyku“.

OBRÓT HANDLOWY RYBAMI PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU.

W przeciwieństwie do wyników własnych połowów w marcu, import ryb okazał się w marcu mniejszy niż w lutym. Według danych Morskiego Urzędu Rybackiego przywieziono w marcu ryb 2.743 ton, z czego przypada na port rybacki 2.323 ton dowiezionych 9-ma statkami (w tem jeden polski), a 420 ton przez port handlowy dowiezionych w mniejszych partjach na 32 statkach (w tem 2 polskie). Z towarów rybnych portu rybackiego przypadało: śledzie solone norweskie 1.249 ton t. j. 7.644/1 dużych i 328/2 pół beczek, śledzie solone angielskie jarmuckie 28 ton, tj. 169/1 dużych beczek. Śledzi świeżych w lodzie z Norwegji 229 ton, z Anglji 18 ton. Śledzi zamrożonych z Norwegji 710 ton, dorszy zamrożonych 20 ton, innych ryb zamrożonych 14 ton, tranu 54 ton.

W porcie handlowym wyładowano: śledzi solonych 82 ton (z Norwegji, Holandji, Finlandji, Szwecji i Niemiec). Śledzi świeżych norweskich 27 ton, angielskich 29 ton, śledzi

zamrożonych 12 ton z Norwegji, tranu: 44 ton z Norwegji i 153 ton z Holandji, inne ryby: norweskie 10 ton, holenderskie 4 tony. Konserwy rybne ogółem 59 ton (z Portugalji, Norwegji, Szwecji, Niemiec, Francji, Belgji, Hiszpanji i Holandji).

Z portu rybackiego wysłano 330 wagonów z rybami, w tem 3 do Austrji.

KRONIKA.

— **CHARAKTERYSTYKA UB. SEZONU ŚLEDZIOWEGO.** Sezon importu śledzi solonych zaczyna się w czerwcu śledziami szkockiemi (matjasy), poprzez śledzie islandzkie (lipiec, sierpień), i śledzie yarmouth w jesieni, a kończąc na śledziach norweskich w styczniu i lutym. Import od 1-go czerwca do końca lutego daje więc nam dobry przegląd sezonu. Wedle prywatnych obliczeń sprowadzono w ostatnim sezonie przez: Gdańsk 211.859 dużych beczek, przez Gdynię 86.865, razem 298.724 beczek.

Podział na poszczególne gatunki przedstawiał się następująco, w beczkach:

przez Gdańsk: szkockie — 112.636; jarmuckie — 89.738; norweskie — 8.418; holenderskie — 816, islandzkie — 251; przez Gdynię: szkockie — 33.737; jarmuckie — 21.014; norweskie — 24.159; holenderskie — 4.907; islandzkie — 3.048.

Gdańsk ma bezwzględną przewagę w śledziach angielskich (tj. szkockie i jarmuckie), Gdynia natomiast w norweskich, holenderskich i islandzkich. — Znaczne ilości szkockich śledzi przeszło jedynie przez Gdynię jako przeładunek w okresie trudności Gdańska w roku ubiegłym.

Sezon ubiegły należał do sezonu dobrego. Importerzy w Gdyni i w Gdańsku sprzedali sprowadzone śledzie, a w magazynach pozostały z sezonu bardzo małe ilości (przed rokiem pozostały na składach duże zapasy). Sytuacja na rynku jest zależna od siły nabywczej ludności i od sytuacji na rynkach zagranicznych. Ubiegły sezon charakteryzował brak normalnej ilości śledzi islandzkich i holenderskich, wskutek czego sprzedano szybko śledzie angielskie i zwiększył się import śledzi norweskich. Warto zanotować ciekawe zjawisko, że śledzie yarmouth uzyskały przy końcu sezonu ceny wyższe od śledzi szkockich, co zdarza się raz na kilkanaście lat.

(Kom. Portu Rybackiego).

— **ZAKOŃCZENIE SEZONU WĘDZENIA SZPROTÓW NA WYBRZEŻU.** Prawie wszystkie wędzarnie na wybrzeżu zakończyły w ubiegłym tygodniu wędzenie szprotów, a tylko kilka wędzarń przerabiać będzie szproty wędzone na konserwy (szproty w oliwie) we własnym zakresie lub dla fabryk wewnątrz kraju. W stosunku do roku ubiegłego tj. do sezonu 1934/1935, sezon obecny tj. 1935/1936 dał wędzarniom ponad 100% zwiększenia obrotów jeśli chodzi o ilość przerobionej ryby.

Od początku listopada do końca marca przerobiły wędzarnie na wybrzeżu w sezonie obecnym: 12.142.000 kg ryb, podczas gdy w pięciu miesiącach poprzedniego sezonu połowę tego, bo 5.632.000 kg. W ilościach tych szproty zajmują przeszło 90%.

Wystawy i Targi

XVI MIĘDZYNARODOWE TARGI WSCHODNIE.

Od 5 do 15 września 1936 r. odbędą się we Lwowie XVI Międzynarodowe Targi Wschodnie. Wyniki handlowe ostatnich Targów Wschodnich w r. 1935 zostały przez koła gospodarcze ocenione dodatnio i to tak pod względem obrotów wewnętrznych, jak i w wymianie z zagranicą. Zeszłoroczni wystawcy w licznych enuncjacjach podkreślali, że udział ich w XV Międzynarodowych Targach Wschodnich ułatwił im rozszerzenie zbytu, nawiązanie stosunków handlowych z nowymi odbiorcami oraz umożliwił przeprowadzenie doskonałej propagandy dla swych wyrobów wśród sfer kupieckich i najszerszych warstw społeczeństwa. Wobec powyższego spodziewać się należy, że tegoroczne Targi zainteresują szerokie koła wystawców i osiągną znaczną ilość zwiedzających, zainteresowanych zawarciem tranzakcyj handlowych.

MIĘDZYNARODOWE TARGI W LUBLANIE.

W okresie od 30 maja do 11 czerwca 1936 roku odbędą się w Lublanie Międzynarodowe Targi. Zarząd Targów (Ljubljanski Velesejem) udzieli zainteresowanym firmom polskim bliższych informacyj w sprawach związanych z organizacją Targów i udziałem w nich.

Rynki towarowe

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA W DRUGIEJ POŁOWIE MARCA 1936 R. WEDŁUG DANYCH ZWIĄZKU GOSPODARCZEGO SPÓŁDZIELNI MLECZARSKICH W POZNANIU.

Ostatnie dwie dekady marca rb. minęły spokojnie. Rynek krajowy ściśle związany — wobec istniejącej nadprodukcji, a w konsekwencji uprawianego w ciągłości eksportu — z zagranicznemi rynkami zbytu, reaguje na wszystkie przemiany sytuacji tych rynków. Tem się tłumaczy, że mimo okresu postu oraz zbliżających się świąt Wielkanocnych, nie można było zauważyć żywszego tętna na rynku

krajowym, bowiem położenie rynków zagranicznych było spokojne z wyraźną tendencją zniżkową. W okresie sprawozdawczym obsługiwano rynek angielski i niemiecki, ten ostatni w ramach ustalonych kontyngentów, wynoszących obecnie po kilka tysięcy beczek miesięcznie. Z tego powodu wywóz do Anglji wykazuje pewne skurczenie i waha się od 1.000 — 2.000 beczek tygodniowo. — Ceny z rynku niemieckiego są w zasadzie sztywne, natomiast ulegają wahaniom konjunkturalnym ceny osiągalne z rynku angielskiego, jak to wykazuje biuletyn Giełdy Towarowej w Londynie:

	z dnia 6 marca 1936	19 marca 1936	równy okres marz. 35
argentyńskie	94—99	82—84	—
australijskie	94—95	79—81	69—71
duńskie	126—128	120—122	100—102
holenderskie	97—113	84—86	68—78
estońskie	—	—	—
łotewskie	112—114	97—98	76
litewskie	—	—	—
nowozelandzkie	94—96	79—81	70—72
polskie	95—96	80—81	—
rosyjskie	—	—	—

Dostawy masła do Anglji wykazują z tygodnia na tydzień dość znaczne wahania i wynosiły 130 — 200 tysięcy cwt. tygodniowo. Masło kolonjalne nadchodzi w sezonowo zmniejszonych ilościach i mniej lub więcej znacznie poniżej poziomu zeszłorocznego. W ciągu marca rb. nadeszło ca 870.000 skrzyń, wobec ca 1.233.000 skrzyń w równym okresie zeszłorocznym. W ciągu pierwszej dekady kwietnia rb. oczekuje się nadejścia ca 370.000 skrzyń, wobec ca 540.000 skrzyń w równym okresie zeszłego roku.

Zapasy w chłodniach angielskich również utrzymują się poniżej poziomu zeszłorocznego. Zapas zanotowany pod koniec lutego rb. w ilości 430.448 skrzyń, opadł w połowie marca rb. do poziomu 396.952 skrzynie. Natomiast wynosił zapas w połowie marca 1935 i 1934 r. — 451.648 skrzyń względnie 875.667 skrzyń. Ogólne tegoroczne dostawy do Anglji wykazują natomiast lekką zwyżkę w stosunku do równego okresu zeszłego roku, a jak to wynika z następujących cyfr:

Dowieziono w roku	1934	1935	1936
w lutym	789.852	671.513	722.816 cwts
w styczniu i lutym	1.688.500	1.449.465	1.506.303 cwts
wartości £	5.655.144	6.211.235	7.035.704
z czego przypada na Polskę			
w lutym	—	3.143	10.487 cwts
w styczniu i lutym	—	4.699	22.005 cwts

W okresie tym zwiększone zostały dostawy w szczególności przez Danję, Holandję, Argentynę, Łotwę, Litwę i Polskę. Spadek wykazują natomiast dostawy Australji, Nowozelandji i Szwecji.

Przywóz do Rzeszy niemieckiej utrzymuje się natomiast w dalszym ciągu poniżej cyfr zeszłorocznych. Importowano:

	1934	1935	1936
w lutym	32.717	62.937	35.753 qu
w styczniu i lutym	66.451	133.166	113.472 qu

Głównymi dostawcami w ciągu tego 2-miesięcznego okresu pozostają: Danja, Holandja i Szwecja. Pozatem zasługują na uwagę dostawy z państw bałtyckich.

W zastosowaniu do ogólnej sytuacji wykazuje notowanie duńskie poważny spadek. Notowano:

1934 r.

8 marzec 143.— koron za 100 kg
15 marzec 143,— koron za 100 kg
22 marzec 143.— koron za 100 kg
29 marzec 136.— koron za 100 kg

1935 r.

7 marzec 180,— koron za 100 kg
14 marzec 175,— koron za 100 kg
21 marzec 166,— koron za 100 kg
28 marzec 166,— koron za 100 kg

1936 r.

5 marzec 232,— koron za 100 kg
12 marzec 212,— koron za 100 kg
19 marzec 212.— koron za 100 kg
26 marzec 200,— koron za 100 kg

Przetargi

PRZETARG NA RÓŻNE TOWARY ROZPISANY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) materjałów kancelaryjnych i rysunkowych;
2) atramentów, farb do stempli, taśmy do maszyn, laku i tuszu;
3) siatek drucianych, tkanych i plecionych;
4) poduszek maźniczych;
5) części zapasowych z mosiądzu, niklu i spiżu;
6) knotów płaskich, bawełnianych do lamp naftowych;
7) ścierek różnych i
8) tygli grafitowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się dnia: 1) 21. IV. 36 r.; 2) 24. IV. 36 r.; 3) 5. V.

36 r.; 4) 5. V. 36 r.; 5) 8. V. 36 r.; 6) 15. V. 36 r.; 7) 19. V. 36 r.; 8) 19. V. 36 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w „Monitorze Polskim“ Nr. 76 z dnia 31-go marca 1936 r.

Dyrekcja prosi o zainteresowanie temi przetargami właściwych firm, znanych Izbie.

Wydawnictwa

„PORTY MORSKIE“.

Feliks Hilchen: „Porty morskie“, Warszawa, 1936, Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Skład główny „Bibljoteka Polska“. Str. 267.

Książka „Porty morskie“ zaznajamia czytelników ogólnie z budową i wyposażeniem portów, a w szczególności z ich administracją i eksploatacją oraz rolą, jaką odgrywają w gospodarstwie narodowem państwa.

Cały temat jest zawarty w siedmiu częściach. W części pierwszej, jako we wstępie, autor stara się uwypuklić bezpośrednie znaczenie portów dla gospodarki narodowej.

Części druga i trzecia omawiają położenie, budowę, historję, klasyfikację portów oraz techniczne i gospodarcze warunki rozwoju nowoczesnych portów i ich wyposażenie w odpowiednie urządzenia przeładunkowe i kolejowe.

Części czwarta i piąta zajmują się ogólnemi zasadami organizacji, administracji i eksploatacji portów oraz obejmują monografję najważniejszych portów w Europie, porównując ich organizację i eksploatację.

Część szósta przedstawia strukturę i politykę opłat portowych i ciężarów, jakie w porcie ponosi statek i towar.

Część siódma omawia wolnoclowe strefy w portach i wolne porty wraz z historją ich powstawania i ich znaczeniem dla handlu, przemysłu i żeglugi.

Autor starał się ułatwić studjującym dalszą pracę nad zagadnieniem morskiem i pogłębienie wiadomości.

W tym celu została podana najodpowiedniejsza literatura, podzielona na trzy części: 1) budowa portów, 2) organizacja i eksploatacja portów, 3) znaczenie gospodarcze portów.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	20. 4.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	22. 4.
s/s CIESZYN*	27. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	29. 4.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto		
		2) Helsinki, Kotka		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s PICKHUBEN	18. 4.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	20. 4.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	22. 4.
s/s CIESZYN*	27. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	29. 4.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		ŁOTWA		
s/s MINOS*	20. 4.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	20. 4.
s/s URANUS*	27. 4.	co tydzień	s/s URANUS*	27. 4.
		Ryga		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	26. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	co 2 tygodnie		13. 5.
		LITWA		
s/s FALKEN	26. 4.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)*		13. 5.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	23. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 4.
	7. 5.	co 8 dni		7. 5.
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	18. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	21. 4.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	23. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	23. 4.
	7. 5.	co 10 dni		7. 5.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	27. 4.
	11. 5.	co 2 tygodnie		11. 5.
s/s BLENDA	20. 4.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	22. 4.
	4. 5.	co 2 tygodnie		6. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	20. 4.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	20. 4.
s/s LUDWIG	27. 4.	co tydzień	s/s LUDWIG	27. 4.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s VICTOR	18. 4.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s VICTOR	18. 4.
s/s LULEÄLF	21. 4.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s LULEÄLF	21. 4.
s/s HELENE RUSS	25. 4.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s HELENE RUSS	25. 4.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s MINOS*	20. 4.
s/s MINOS*	20. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s URANUS*	27. 4.	co tydzień	s/s URANUS*	27. 4.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	22. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	23. 4.
	29. 4.	co tydzień		30. 4.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 27. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 27. 4.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
		Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	21. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	21. 4.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	21. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	27. 4.
s/s JAEDEREN	4. 5.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	10. 5.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	19. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	23. 4.
s/s BALTROVER*	26. 4.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	30. 4.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	19. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	23. 4.
s/s LWÓW*	26. 4.	co tydzień	s/s LWÓW*	30. 4.
		Manchester/Liverpool		
s/s BRYNHILD	17. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BRYNHILD	17. 4.
s/s OLAF	18/19. 4.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	18/19. 4.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	18. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	18. 4.
s/s MINORCA	25. 4.	co tydzień	s/s MINORCA	23. 4.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	25. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s VESTA	21. 4.	co tydzień	s/s VESTA	21. 4.
		Rotterdam		
s/s PUCK	21. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	21. 4.
s/s CHORZÓW	28. 4.	co tydzień	s/s CHORZÓW	28. 4.
s/s ARIADNE	20. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ARIADNE	20. 4.
s/s PRIAMUS	23. 4.	1—2 razy w tygodniu	s/s PRIAMUS	23. 4.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 24. 4.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 24. 4.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	21. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	21. 4.
s/s ŚLĄSK*	28. 4.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	28. 4.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	18/20. 4.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	21. 4. 5. 5.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	24. 4. 8. 5.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	18. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LISBOA	18. 4.
s/s MELILLA	2. 5.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	2. 5.
		Valencia — Barcelona		
s/s NERMA lub subst.	30. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CALEDONIA	17. 4.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI s/s PENNA	25. 4. 1. 5.
s/s CHARKOW	22. 4.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s CHARKOW	22. 4.
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
s/s ALGERIA m/s BIRKALAND*	29. 4. 8. 5.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VASALAND* m/s NORDLAND	16/18. 4. 3. 5.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s KALEV	18/20. 4.
s/s SARMACJA	20. 4.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA m/s LEWANT	21. 4. 14/15. 5.
		B. Porty dalsze		
s/s SAGAPORACK* s/s CARPLAKA*	18. 4. 25. 4.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK s/s SAGAPORACK	20. 4. 30. 4.
m/s PIŁSUDSKI*	1. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI m/s BATORY	6. 5. 18. 5.
s/s LISBOA s/s MELILLA	18. 4. 25. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s MELILLA	18. 4. 2. 5.
m/s VALPARAISO	16. 4.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS	16. 4.
s/s KASTELHOLM s/s ORIENT s/s ATLANTA	17. 4. 26. 4. 10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s NAVIGATOR s/s HERAKLES	19. 4. 8. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	ok. 23. 4. ok. 24. 6	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI s/s PUŁASKI	28. 4. ok. 30. 6.
m/s KLIPPAREN	25. 4.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s STENTOR s/s CITY OF BALTH	25. 4. 16. 5.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
s/s TANA m/s RAGNHILDSHOLM m/s TOPEKA	22. 4. 4/5. 5. 7. 5.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s UDDEHOLM	20. 4.
s/s WEST HARSHAW	23. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST HARSHAW	23. 4.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

17 kwietnia:

s/s KASTELHOLM lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s CALEDONIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe, Behnke & Sieg.
s/s KORSBORG ze złomem, PAM.
s/s AGHIA THALASSINI po węgiel, MEW.
s/s BIRMA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s NORA, po węgiel, PAM.

18 kwietnia:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s LISBOA lin. z portów Marokka i Portugalji dla wy- i załadowania. Bergenske.
s/s KALEV lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s PICKHUBEN lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholm/Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.
s/s GRACEFJELD z ryżem, PAM.
s/s MERISAAR z rudą, Behnke & Sieg.
s/s UFA z fosforytami, Pantarei.
s/s BRITT po węgiel, PAM.
s/s BELGIEN po węgiel, PAM.

19 kwietnia:

s/s NAVIGATOR lin. z portów baltyckich po ładunek

do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s STENTOR lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyład., Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull, tylko dla wyład., Polbrit.

20 kwietnia:

s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji. A. S. L.
s/s SARMACJA lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów Gulfu, Bergenske.
s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallina dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ARIADNE lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s BACKWORTH z pirytami, Rothert & Kiłaczycki.

21 kwietnia:

s/s VESTA lub substytut lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s SARMACJA lin. z Gdańska po ładunek do portów Lewantu, Bergenske.
m/s BATAVIA lin. z portów wschodnio - norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. z Havru po emigrantów i ładunek do Londynu i Havru, Polbrit.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LULEÄLF lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe.

22 kwietnia:

s/s CHARKOW lin. z portów zach.-śródziemnomorskich dla wyładowania, Reinhold.
s/s TANA lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

23 kwietnia:

s/s PRIAMUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio - szwedzkich i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Bergenske.

24 kwietnia:

m/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.

25 kwietnia:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, A. S. L.
s/s CAPRI lin. po ładunek do portów zach.-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s STÖR lin. bristolska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania. Reinhold.
s/s HELENE RUSS lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

26 kwietnia:

s/s ORIENT lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

Konieczność równoważenia importu z rynków środkowo-amerykańskich eksportem polskim

Ameryka Środkowa grupuje w sobie kraje, z któremi Polska posiada ujemny bilans handlowy.

Obroty Polski z Ameryką Środk. kształtowały się w ostatnich 7 latach następująco:

w roku	przywóz w tys. zł ogólny	w tem przypada na artykuły spożywcze w tys złotych	wywóz w tys. zł
1929	12.773	ok. 5.000	945
1930	11.069	5.200	2.406
1931	9.505	6.988	992
1932	6.768	5.690	368
1933	6.942	5.556	526
1934	7.109	4.582	2.335
1935	5.881	3.594	2.199
1936 styczeń	314	—	131

Z krajów Ameryki Środkowej importujemy surowce, eksportujemy tam natomiast wyroby gotowe.

Jak z powyższych cyfr wynika w imporcie dominuje przywóz artykułów spożywczych, a to dlatego, że sprowadzamy stamtąd surową kawę, ziele angielskie, a w ostatnich 2-ch latach także banany niedojrzałe.

Nie wszystkim zapewne jest wiadomem, że wśród krajów produkujących kawę, Ameryka Środkowa zajmuje jedno z pierwszych miejsc. Poza kawą Ameryka Środkowa produkuje jeszcze inne surowce jak: kauczuk, ziarna kakaowe, banany, trzcinę cukrową, tytoń, bawełnę i rośliny lecznicze.

O ile chodzi o kawę, to kraje Ameryki Środkowej dostarczają pierwszorzędnych gatunków kawy, odznaczających się dobrym i łagodnym smakiem, nadzwyczajnym aromatem i wspaniałym wyglądem. Ponieważ kawa środkowo - amerykańska jest coraz więcej pożądana, plantatorzy zwiększają rokrocznie produkcję tego artykułu. Szczególny wzrost produkcji wykazała w tym kierunku Guatemala. Poza nią zwróciły baczniejszą uwagę na rozszerzenie produkcji kawy także inne państwa środkowo - amerykańskie (Costa-Rica, Meksyk, San Salvador itd.)

Ameryka Środkowa opiera swój byt ekonomiczny głównie na produkcji kawy, uszlachetnianie której trwało tam dziesiątki lat. Głównymi odbiorcami kawy środkowo - amerykańskiej są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej oraz kraje Europy Zachodniej, Środkowej i Północnej. Przez duży eksport kawy Ameryka Środkowa polepszyła swój dobrobyt i podniosła poziom kultury rolnej.

Równolegle ze zwiększaniem się środków materjalnych Ameryki Środkowej zwiększa się tam wpływ europejski i Stanów Zjednoczonych A. P. Kupiec europejski i Stanów Zjednoczonych A. P. nietylko, że odbiera dużo produktów środkowo - amerykańskich, ale równocześnie znajduje tam dobry zbyt dla wyrobów przemysłowych swojego kraju.

Ameryka Środkowa jest dość pojemnym rynkiem na artykuły niezbędne do codziennego użytku. Ponieważ jednak wynagrodzenie za pracę jest tam bardzo niskie, na zbyt mogą liczyć tylko towary tanie, gdyż poza rodzinami plantatorów i ich urzędnikami oraz inteligencją miejską, ogół robotniczy nie zwraca tam żadnej uwagi na gatunek i jakość towaru.

Polska, która kupuje chętnie produkty środkowo - amerykańskie (kawę, banany itd.) nie odgrywa w obsłudze rynków środkowo-amerykańskich prawie żadnej roli. Świadczą o tem najlepiej cyfry naszego wywozu, które w stosunku do cyfr przywozu są znacznie niższe — (import przewyższył eksport w roku 1933 o przeszło 1.200%, w roku 1934 o przeszło 200%, a w roku 1935 — o przeszło 150%). Objaw ten tłumaczy się opieszałością naszych eksporterów oraz brakiem stałości w naszej polityce handlowej.

Podkreślić musimy, iż inne kraje znalazły zbyt w Ameryce Środkowej dla całego szeregu swoich produktów, a mianowicie: Niemcy eksportują na odnośne rynki cynk, blachę w arkuszach, rury do spajania, drut kolczasty i wszelkie narzędzia rolnicze, Czechosłowacja znalazła tam niedawno zbyt na naczynia szklane, skórę garbowaną i odzież, Anglja na wełnę, materjały bawełniane i odzież. Również inne państwa wysyłają do krajów tych odzież, wyroby żelazne, wyroby jutowe, miedź, dykty, wyroby z papieru itd.

Wobec tego, że państwa środkowo - amerykańskie są dobrymi konsumentami artykułów tanich i konkurencyjnych należałoby zwrócić większą uwagę na eksport tych artykułów, które z łatwością mogłyby konkurować z towarami tam już zaprowadzonemi i mogły mieć charakter eksportu stałego. Aby zdobyć rynki środkowo - amerykańskie dla naszych artykułów, zachodzi konieczność rozwinięcia tam odpowiedniej propagandy naszych wyrobów, tak ze strony samych eksporterów, jakoteż ze strony naszych placówek konsularnych oraz importerów produktów egzotycznych. Ostatni mogą w dużej mierze przyczynić się do wzmożenia naszego eksportu, gdyż zakupując produkt egzotyczny, ma-

ją możność wpłynięcia na swoich dostawców do odbioru produktów polskich. Szczególnie importerzy kawy surowej, bananów niedojrzałych oraz korzeni (ziela angielskiego) powinni odegrać większą rolę przy eksporcie naszych artykułów do krajów środkowo-amerykańskich. Sprowadzając artykuły powyższe mogą oni drogą kompensaty wprowadzić na odnośne rynki cały szereg towarów polskich dotychczas tam nieznanych.

Kronika

GDYŃSKIE FIRMY ORGANIZUJĄ EKSPORT KAKAO W PROSZKU BEZ CUKRU.

Eksport kakao w proszku bez cukru był dotychczas bardzo mały. Ogółem wywieziono tego artykułu w czasie od 1 stycznia 1929 roku do 31 grudnia 1935 roku — 82.300 kg, wartości 60.300 zł. Eksport kierowany był głównie do Rosji Sowieckiej.

W powyższym okresie importowano natomiast duże ilości kakao w proszku z zagranicy. Import ten wynosił w poszczególnych latach:

Rok	ilość w kg	wartość w zł
1929	646.500	1.759.000
1930	568.800	1.283.000
1931	414.200	867.000
1932	223.200	430.000
1933	203.600	374.000
1934	122.300	191.000
1935	115.200	174.000

Jakkolwiek import kakao w proszku z roku na rok maleje, to jednak pomimo rozwinięcia w Polsce w ostatnich latach przemysłu kakaowego, importujemy dość duże ilości tego artykułu.

Ponieważ u nas produkcja kakao w proszku znacznie wzrasta import stanie się w niedługim czasie zbędnym i nietylko, że zajdzie konieczność ograniczenia do minimum przywozu tego artykułu z zagranicy, ale także znalezienia rynków zbytu zagranicą dla proszku kakaowego krajowego.

Już obecnie jedna z fabryk krajowych, wyrabiających kakao w proszku, oprócz produkcji tego artykułu dla rynku polskiego, podjęła się produkcji tego artykułu na eksport. Pierwszy transport proszku kakaowego w wysokości 6.000 kg został wywieziony w lutym br. do Grecji. Pertraktacje o wywóz dalszych ilości towaru są w toku, przyczem eksport ten ma być kierowany do Danji, Islandji i ewentualnie do Szwecji. W nawiązaniu stosunków handlowych z importerami duńskimi, islandzkimi i szweckimi pośredniczą gdyńskie firmy importowe.

„SPOŁEM" JAKO IMPORTER OWOCÓW.

Największym niewątpliwie, poza aukcjami, importerem pomarańcz hiszpańskich jest „Społem". Wielkie możliwości zbytu wśród swoich spółdzielni oraz całkowicie dostateczne środki finansowe stawiają je w bardzo korzystnej i mocnej pozycji na rynku owocowym. Własne magazyny i dobrze zorganizowany aparat handlowy, jak również i pierwszorzędne relacje z zagranicą jedynie tę pozycję umacniają.

To też ładunki pomarańcz, szczególnie nadchodzących z Hiszpanji, są z miesiąca na miesiąc większe, a zawsze niemal idą w tysiące skrzyń.

W ostatnim okresie pomarańcz „bloodovales" — „Społem" otrzymało z samej Hiszpanji:

m/s „Tunis"	— ca 2.500 skrz.
s/s „Nancy"	— ca 3.100 skrz.
m/s „Sicilia"	— ca 600 skrz.
s/s „Broholm"	— ca 500 skrz.
s/s „Marocco"	— ca 2.500 skrz.
s/s „Bodil"	— ca 1.500 skrz.
s/s „Niobe"	— ca 2.000 skrz.
Razem	ca 13.500 skrz.

tj. ponad 65 wagonów w ciągu paru miesięcy.

Głos „Społem" jeśli chodzi o kształtowanie cen i konjunktury na polskim rynku owocowym nabiera coraz większego znaczenia.

Jak nas informują, wszystkie te tranzakcje finansowe zostały przeprowadzone drogą t. zw. „odmrożenia" polskich należności w Hiszpanji za dokonany przez Polskę eksport. Przy tej sposobności „Społem" odmroziło i swoje należności, jakie, jako eksporter jaj, miała w Hiszpanji.

Jeśli weźmiemy pod uwagę wielkie ładunki cytryn i pomarańcz jaffskich, to trzeba przyznać, że linja rozwojowa „Społem" w obrotach owocowych jest żywa, szybka i zdecydowana.

ZŁAGODZENIE WARUNKÓW UZYSKANIA ULGI CELNEJ PRZY IMPORCIE JABŁEK.

W numerze 5 naszego Biuletynu podaliśmy warunki na jakich będzie udzielana ulga celna przy przywozie jabłek z U. S. A. W punkcie 1 informacji zaznaczyliśmy, że do uzyskania ulgi celnej będzie upoważniało dokonanie dodatkowego wywozu do U. S. A., przyczem wywóz ten odnosił się jedynie do towarów: łubianek, beczek do owoców, skrzynek bądź też innych opakowań.

Obecnie dowiadujemy się, że istnieją możliwości wiązania przywozu jabłek za ulgą celną z wywozem innych produktów rolnych. Wnioski o tranzakcje wiązane na jabł-

ka winne być wnoszone do Związku Izb Przemysłowo - Handlowych za pośrednictwem Izby, na której terenie znajduje się zainteresowana firma.

O ile chodzi o termin dokonania wywozu to i w tym kierunku odnośny przepis został złagodzony. Mianowicie cło zniżone będą urzędy celne mogły zastosować pod warunkiem, że do dnia 1 października 1936 r. strona przedstawi Ministerstwu Skarbu dowody stwierdzające, iż do dnia 1 września br. dokonała wywozu towarów kompensacyjnych, ustalonych przez Minist. Przem. i Handlu. Naturalnie strona chcąc skorzystać z tej ulgi będzie musiała złożyć w danym urzędzie celnym zabezpieczenie w wysokości różnicy cła jaka zachodzi pomiędzy cłem ulgowem a cłem normalnem. W wypadku, gdy strona nie przedłoży w oznaczonym terminie dowodów eksportowych złożone zabezpieczenie zostanie zaliczone na należności celne normalne.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W pierwszej dekadzie kwietnia, poza przetargami, które odbyły się dnia 2-go kwietnia (sprawozdanie w Nr. 10 „Biuletynu“) urządziły gdyńskie firmy aukcyjne przetargi dnia 9 bm.

Nagromadzone w ostatnim czasie większe partje pomarańcz hiszpańskich i cytryn syryjskich usiłowały firmy aukcyjne zbyć, wystawiając dawno już nienotowane ilości tych artykułów na przetarg.

Niestety, prawdopodobnie wskutek zbyt późnego urządzenia przetargów i z uwagi na zbliżające się święta Wielkiej Nocy popyt zwłaszcza na pomarańcze był nadspodziewanie mały i w rezultacie na przeszło 10 tysięcy skrzyń, wystawionych przez trzy aukcje do przetargów w tym dniu musiano ca. 80% towaru wycofać.

Ceny w dalszym ciągu utrzymują się na niskim poziomie i należy spodziewać się dalszej, choć nieznacznej, obniżki, ponieważ na rynku gdyńskim zgromadzono w obecnej chwili towaru poddostatkiem a odbiorcy nie okazują chęci do większych tranzakcyj.

O wiele większem powodzeniem cieszyły się cytryny syryjskie, chociaż ceny płacone za nie ledwie osiągały limit. Nastąpiło to prawdopodobnie na skutek wielkiej podaży, łącznie bowiem w dniu tym wystawiły wszystkie aukcje ogromną, jak na nasze stosunki, ilość ca 10 tysięcy skrzyń. Towar zaoferowany był w dobrym stanie i nadaje się na dłuższe nawet składowanie.

Pomarańcze palestyńskie nie miały popytu i prawie wszystkie partje zdjęto z przetargu. Tłumaczyć to należy znacznem zepsuciem, jakiemu uległy skonsygnowane w magazynach gdyńskich partje tego towaru.

Szczegółowy przebieg przetargów aukcyjnych w dniu 9-go kwietnia, przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiły do przetargu łącznie 4.644 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, gatunku „blood-oval“, w tem 2.091 skrzyń ze statku „Broholm“, który wyładował towar dnia 2-go kwietnia, 1000 skrzyń ze s/s „Marocco“, który wyładował dnia 7-go kwietnia i 1.380 skrzyń ze s/s „Kraków“, który wyładował dnia 28 marca.

Już przy pierwszych tranzakcjach było widocznem, że zainteresowanie nabywców wystawionym towarem jest minimalne, pomimo, iż partje pochodzące ze s/s „Broholm“ nie pozostawiały nic do życzenia. Ponieważ w większości wypadków nie osiągnięto limitu, aukcjoner zmuszony był wycofać z tej partji (s/s „Broholm“) łącznie 1.340 skrzyń, a resztę sprzedano po cenie od zł 0,86 do zł 1,03 za kg netto, przyczem większość tranzakcyj zawarto przy cenach akceptacyjnych zł 1,02—1,03. Nabywcy zakupionych partyj rekrutowali się przeważnie z Łodzi i Katowic. Towar aukcjonowany należał do firmy J. Roman z Valencji, używającej znaku „Golden Gross“.

O wiele większym popytem cieszyły się pomarańcze ze statku s/s „Marocco“. Zaofiarowana ilość — 1.000 skrzyń, została całkowicie zakupiona po dobrej cenie od zł 1,02 do zł 1,03 za kg netto, przyczem i w tym wypadku prawie całą partję zakupiły firmy z Katowic i Łodzi. Wystawione próby tej partji wykazały, że towar jest w pierwszorzędnym stanie. Załadowcą tej partji była firma Hijos de A. Lopez.

Pomarańcze palestyńskie, przywiezione statkiem „Levant“ i „Vasaland“ nie były widocznie w zbyt dobrym stanie, gdyż ceny proponowane przez nabywców były znacznie niższe od limitu i w rezultacie aukcjoner wycofał wszystkie partje, razem 373 skrzynie.

W dalszym ciągu przetargu aukcjonowano cytryny syryjskie, których wystawiono razem 3.850 skrzyń. Ponieważ wiadomem było, że do Gdyni przyszedł wielki transport tych cytryn statkiem „Ugo Bassi“ i każda aukcja wystawi w dniu tym po kilka tysięcy skrzyń do przetargu, nabywcy, aczkolwiek chętnie zawierali tranzakcje, to jednak wstrzymywali się od wzajemnego przelicytowywania się. Tem też należy tłumaczyć równy poziom cen przy zawieranych tranzakcjach. — Wysoki gatunek towaru, należącego do syryjskiej firmy Nahum Freres, w wypadku mniejszej podaży napewno spowodowałby większą rozpiętość cen, gdyż oferowane partje nabywano chętnie, a każda próba obniżenia ceny gwarancyjnej, była przez aukcjonera paraliżowana wycofaniem partji. Wszystkie tranzakcje zawarto przy cenie zł 42.— za skrz.

loco magazyn w porcie. Z wystawionych do przetargu 3.850 skrzyń wycofano tylko 700.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

rozpoczęły swoją aukcję od cytryn syryjskich, których zaoferowano łącznie 3.030 skrzyń. Podobnie jak podczas przetargu na „Aukcji Owocowej" nabywcy nie zdradzali chęci do podbijania cen i ani w jednym wypadku nie przekroczyli zł 42,— za skrzynię. Cytryny wystawione przez „G. T. O." nadeszły do Gdyni również s/s „Ugo Bassi" i pochodziły od tegoż samego załadowcy. Towar pierwszorzędnego gatunku.

Łącznie sprzedano 1.130 skrzyń, a resztę w ilości 1.900 musiano wycofać. Nabywcy rekrutowali się z Gdyni, Katowic i Łodzi.

Pomarańcze palestyńskie, podobnie jak na poprzedniej aukcji, nie cieszyły się powodzeniem i prawie całą partję musiano wycofać. Sprzedano tylko 30 skrzyń załadowcy „Pardess" ze statku s/s „Vasaland" po cenie zł 1.11 za kg.

Również wystawione pomarańcze hiszpańskie — 3.200 skrzyń — przywiezione do Gdyni statkami „Kraków" i „Broholm" nie znalazły nabywców i sprzedano tylko 200 skrzyń po cenie zł 0,90 za kg. Partje sprzedane wystawiła do przetargu firma Henri L. Sacki z Valencji.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiając do przetargu ca 2.330 skrzyń pomarańcz hiszpańskich musiały podzielić los dwu poprzednich aukcjonatorów, sprzedały bowiem zaledwie 102 skrzyń osiągając w pierwszym wypadku za partję, pochodzącą ze s/s „Marocco" cenę zł 0.98, a drugim tylko 90 gr.

Wbrew wszelkim przepowiedniom, które zaczęto lansować po przetargu „G. T. O.", że cytryny syryjskie nie znajdą więcej w tym dniu nabywców, Bałtyckie Aukcje zdołały jednak większą część wystawionych na aukcję sprzedać, przyczem ceny akceptacyjne utrzymały się w granicach stawki gwarancyjnej dla załadowcy, a mianowicie zł 42,—.

Ogółem sprzedano 1.730 skrzyń. wycofano natomiast 1.260 skrzyń. Ładunek nadszedł również statkiem „Ugo Bassi" załadowany przez firmę „Orient" z Tripolisu.

—o—

Przebieg aukcyj wyż. omówionych wykazał dobitnie, że nasz rynek konsumcyjny nie wykazuje tak wielkiej chłonności, by hurtownicy osiadli w głębi kraju bez narażenia się na dotkliwe straty mogli ryzykować nabycie większych partyj towaru, nie wytrzymującego dłuższego składowania.

Zapasy pomarańcz hiszpańskich w miejscu produkcji nie są tak wielkie, ażeby można było, zwłaszcza u schyłku sezonu, spodziewać się większej obniżki cen, tembardziej, iż na podstawie wiadomości z Hiszpanji można wnioskować o mocnej tendencji, panującej na tym rynku. Jeżeli mimo to nastrój na aukcjach jest ospały i niema nabywców na pomarańcze hiszpańskie, to jest najlepszym dowodem braku zaufania ze strony hurtowników do możliwości zbytu towaru na rynku krajowym.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 9—11 kwietnia br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich:

Kawa surowa:
brazylijska Victoria 6 w workach a 50 kg zł 3,70—3,75 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 w workach a 50 kg zł 3.65—3,70 za 1 kg
brazylijska Rio 5 w work. a 50 kg zł 3,70—3,75 za 1 kg
brazylijska Rio 7 w work. a 50 kg zł 3,65—3,70 za 1 kg
brazylijska Santos prima w workach a 50 kg zł 4,50—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos zwykły w workach a 50 kg zł 4,00—4,40 za 1 kg
niebieska „Tanganika" afryk. w work. a 50 kg zł 5,45—5,55 za 1 kg
niebieska „Maragogype Nicaragua" duże ziarna w work. a 50 kg zł 6,50—7,25 za 1 kg

Herbata:
gat. Sumatra — zł 12,50—12,75 za 1 kg
gat. Ceylon specj. — zł 14,50—15,75 za 1 kg
gat. Ceylon zwykły — zł 13,00—14,00 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gat. — zł 22,00—25,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:
kakao w proszku gat. „Van - Houten" — zł 5,00—5,50 za 1 kg
kakao w proszku gat. „Hollando" zależnie od gat. zł 2,50—3,50 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg zł 3,40—3,45 za 1 kg
masło kakaowe szwedzkie po 100 kg zł 3.45 za 1 kg
masło kakaowe norweskie i angielskie po 100 kg zł 3.40—3,45 za 1 kg

Korzenie:
pieprz czarny — zł 5,20—5,25 za 1 kg
pieprz biały — zł 6,20—6,25 za 1 kg
cynamon gat. Lignea — brak pozwolenia
cynamon gat. Vera prima — zł 8,80—9,00 za 1 kg
cynamon ceyloński zależnie od gat. zł 8.40—9,50 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od gat. i opak. — zł 45,00—48,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od gat. i opak. — zł 50,00—54,00 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gatunku i opak. zł 9,00—11,50 za 1 kg

gałka muszkatowa zależnie od gat. i opak. — zł 6,20—6,50 za 1 kg

Owoce suszone:

koryntki zależnie od gat. zł 1,28—1,35 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie zależnie od gat. zł 1,70—2,00 za 1 kg
sułtanki greckie zależnie od gat. zł 1,90—2,05 za 1 kg
rodzynki elemskie zależnie od gat. zł 1,45—1,60 za 1 kg
figi greckie w wiankach zależnie od gatunku zł 1,10—1,20 za 1 kg
figi greckie w wiankach II gat. zł 0,80—0,85 za 1 kg
figi hiszpańskie w skrz. ca 11,5 kg br. zł 13,00—14,00 za skrz.
figi smyrneńskie w skrz. o ca 5,5 kg zł 2,50—2,60 za 1 kg
rodzynki malaga zbiór z 1935 r. zł 3,20—3,40 za 1 kg
rodzynki malaga zbiór z 1934 r. chłodz. zł 1,80—2,20 za 1 kg
śliwki suszone bośniackie w workach po 100 kg, zależnie od wielkości zł 1,05—1,25 za 1 kg

śliwki bośniackie w skrz. a 25 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,25—1,40 za 1 kg

śliwki kalifornijskie w workach po 100 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,45—1,60 za 1 kg

śliwki kalifornijskie w skrz. po 25 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,45—1,80 za 1 kg

śliwki kalifornijskie w skrz. po 12,5 kg zależnie od wielkości śliwek zł 1,55—1,85 za 1 kg

daktyle marokańskie w skrz. po 10 kg zależnie od jakości zł 3,40—3,50 za 1 kg

daktyle marokańskie w skrz. po 5 kg zależnie od jakości zł 3,50—3,60 za 1 kg

orzechy laskowe duże okrągłe w workach po 50 kg zł 3,00—3,40 za 1 kg

orzechy włoskie, rumuńskie w workach po 50 kg zależnie od gatunku zł 1.20—1,80 za 1 kg

orzechy amerykańskie Para Extra Large w workach po 50 kg zależnie od jakości zł 4,20—4,40 za 1 kg

orzechy amerykańskie Para Medium w workach po 50 kg zależnie od jakości zł 3,60—3,75 za 1 kg

migdały portugalskie zwykle słodkie zł 6.00—6,20 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie przebierane zł 6,40—6,60 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie olbrzymie zł 6,60 do 6,90 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie olbrzymie w skrz. oryg. 7,00—7,15 za 1 kg

migdały hiszpańskie olbrzymie w skrz. oryg. 7,20—7,30 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania zł 3,00—4,00 za 1 kg

oliwa hiszpańska zależnie od wielkości opakowania 3,00—3,80 za 1 kg

oliwa palestyńska zależnie od wielkości opakowania zł 3,15—4.00 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie za skrz. 100 puszk. zależnie od wielkości puszek i ilości ryb w puszkach zł 48,00—133,00 za skrz.

sardynki portugalskie marki „Gold Coin" skrz. 100 p. zależnie od wielkości puszek i ilości ryb zł 105,00—495,00 za skrz.

sardele włoskie, czyszczone puszki w skrz. za puszkę zł 6,50—7,00 za puszkę

sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg zł 100,00—105,00 za beczkę

sardele holenderskie brabanckie solone w puszkach, skrz. 5 kg za pusz. zł 14,00—16,00 za pusz.

kapary zależnie od wielkości opak. puszki po ½ kg lub 1 kg zł 3,00—3,50 za pusz.

kapary puszki po 4 kg zł 20,00—21,00 za pusz.

banany za gatunek I (jamajskie) 2,40—2,60 za 1 kg

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Rumuńskie Ministerstwo Skarbu opublikowało dane statystyczne, dotyczące wywozu różnych artykułów, za ostatni rok. Przy omawianiu eksportu artykułów rolnych szczególny nacisk położono na podkreślenie wspaniałego rozwoju eksportu owoców w ostatniem pięcioleciu. W roku 1932 Rumunja wywiozła łącznie ca 9.517 ton różnego rodzaju owoców o wartości 112.000.000 Lej. W roku następnym znacznie zwiększyła swój eksport tych artykułów, osiągając liczby: 11.487 ton i 122.000.000 Lej. Jeszcze bardziej wzrósł wywóz owoców w roku 1934, gdy to ogółem eksportowano około 19.866 ton, wartości 230.000.000 Lej. Rok ostatni przyniósł dalszą zwyżkę o ca 15%, co w końcowych liczbach przedstawia: 22.716 ton wartości 306.000.000 Lej, a więc w porównaniu z rokiem 1932 prawie trzykrotny wzrost wartości i dwukrotny pod względem wagi.

Jeżeli chodzi o wywóz poszczególnych rodzai owoców, to on kształtował się następująco:

	1932		1933		1934		1935	
	ton	Mil. Lej	ton	Mil. Lej	ton	Mil. Lej	ton	Mil. Lej
Jabłka, gruszki	3 207	19,5	8 075	50,7	9 524	47,6	9 397	75
Orzechy w łup.	3 927	58,3	2 550	50,8	7 373	147,6	5 700	114
Jądra orzechowe	735	23,3	378	15	290	17,5	665	40
Winogrona	1 037	5,8	98	0,6	2 068	10,3	2 581	15,5
Śliwki	669	5	388	4,8	508	6,2	4 079	57,3

Rumunja, jako kraj rolniczy, dąży do rozbudowy swego sadownictwa, widząc w niem bodajże najintratniejszy odcinek gospodarki rolnej. Opracowany przez fachowców 10-letni plan rozbudowy przemysłu owocowego jest z całą konsekwencją realizowany. Akcji tej patronuje nietylko ministerstwo rolnictwa, ale również ministerstwo skarbu i handlu, które zajęło się organizacją handlu eksportowego, czyniącego, jak widać z wyżej podanych liczb widoczne postępy.

Holandja niszczy swój drzewostan. Holenderskie ministerstwo rolnictwa przeznaczyło w swoim budżecie poważną kwotę na wykup drzew owocowych, celem zniszczenia ich. W praktyce wygląda to prawdopodobnie następująco: Szeroko rozbudowany przemysł ogrodniczy w tym kraju posiada wiele potężnych przedsiębiorstw, trudniących się kultywacją nasion i szkółek owocowych. W ostatnich latach coraz częściej zaczęto narzekać na słaby popyt na młode drzewka. Istotnie holenderskie sadownictwo jest pod tym względem „nasycone" a zbyt zagranicą nie jest zorganizowany, wskutek czego placówkom tym grozi ruina. Otóż ministerstwo rolnictwa nie chcąc dopuścić do likwidacji pożytecznych warsztatów pracy, które położyły ogromne zasługi przy rozbudowie holenderskiego ogrodownictwa, postanowiło udzielić im subwencyj w formie zakupu większych partyj młodych drzewek, które oczywiście nie będą zasadzone.

Niemcy. „Der Früchtenhandel", jedno z największych czasopism świata, poświęconych branży owocowej sceptycznie zapatruje się na import i przewóz pomarańcz luzem.

W dość obszernym artykule pismo to omawia, znany naszym czytelnikom, wypadek importu do Gdyni pomarańcz w stanie nieopakowanym. Na wstępie zaznacza, że próby z podobnemi transportami były już kilkakrotnie podejmowane przez różne firmy londyńskie, hamburskie i kopenhaskie. Musiano jednak poprzestać tylko na eksperymencie, ponieważ osiągnięte rezultaty przekonały zainteresowane firmy, że transport pomarańcz luzem posiada więcej stron ujemnych niż dodatnich i korzyści z pakowania w portach odbiorczych są bardzo problematyczne.

Na dowód swych twierdzeń przytacza właśnie ostatnią próbę czynioną w Gdyni przez firmę „Hispano-Polaco-Baltico", podczas której rzekomo stwierdzono, iż ca 50% całego transportu uległo zepsuciu. O ile nam wiadomo, transport ten mimo wadliwego załadowania i stosunkowo słabo zorganizowanej pracy przeładunkowej nie odstraszy bynajmniej wymienioną firmę od dalszego sprowadzania tego artykułu w stanie nieopakowanym, czego najlepszym dowodem jest zapowiedź następnego ładunku w najbliższym czasie.

Hiszpański rynek pomarańczowy skierował swoją uwagę na rynki niemiecki, polski i innych państw nadbałtyckich, jako najpoważniejszych w tej chwili odbiorców. Anglja po wprowadzeniu w życie podwyżki cła, o czem wspominaliśmy w poprzednich numerach „Biuletynu", zupełnie niespodziewanie obniżyła ceny na pomarańcze hiszpańskie, chcąc tą drogą prawdopodobnie utrzymać na jednym poziomie ceny detaliczne. Obniżka wynosząca kilkanaście procent nie zachęca hiszpańskich eksporterów do zawierania tranzakcyj z angielskiemi firmami.

Nic też dziwnego, że zainteresowanie odbiorcami innych państw jest w Hiszpanji obecnie wielkie, tembardziej, iż płacą one więcej niż angielscy.

Ostatnio notowano w Valencji za najlepszy na rynku gatunek „Imperjal Berna" 1.000 sztuk 60—65 pesetów (43—45 zł.)

Z uwagi na kończący się sezon eksporterzy hiszpańscy liczą na zwyżkę cen, zwłaszcza na pomarańcze z ostatniego zbioru i tylko „blood-oval".

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 kwietnia 1936 r. | NR. 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Motoryzacja Niemiec

OD REDAKCJI.

Zagadnienia motoryzacji kraju wzbudzają poważne zainteresowanie pośród najszerszych warstw społeczeństwa nietylko w Polsce, lecz również w szeregu innych państw świata. Wobec specjalnej wagi tego zagadnienia dla Polski, Redakcja Biuletynu skorzystała z nastręczającej się sposobności, udzielonej jej uprzejmie przez autora niżej publikowanego artykułu, aby przedstawić w skondensowanej formie dane, dotyczące prac w zakresie motoryzacji u naszego zachodniego sąsiada. Jest rzeczą oczywistą, że nadanie pracom motoryzacyjnym takich rozmiarów, jak to uczyniono w Niemczech, możliwem jest jedynie przy istnieniu tam regime'u totalnego i prowadzeniu całej gospodarki państwowej, a zwłaszcza gospodarki budżetowej i walutowej na zasadach niepraktykowanych w innych państwach kapitalistycznych. To też zaznajamiając się z poniższemi danemi stale należy mieć na uwadze te specyficzne warunki rozwoju życia gospodarczego Niemiec w latach ostatnich, które jako eksperyment, nie pozwalają już obecnie na sformułowanie o nich opinji ostatecznej. Odnosić się to powinno w szczególności do wywodów, dotyczących pokrycia kosztów budowy i eksploatacji autostrad w Niemczech, które obracają się w dziedzinie przewidywań na dalszą metę.

W dniu 23. III. br. odbyło się walne zgromadzenie Spółki Adam Opel A. G. — Zysk podzielono następująco:

1. Ustawowy kapitał zapasowy podwyższono z miljonów dwóch (2) na sześć (6), osiągając tem samem rezerwę w stosunku 10% do całego kapitału zapasowego. wynoszącego 60.000.000 RM.,
2. Stworzono osobną rezerwę w wysokości 9.000.000 RM. w związku ze zmianami: i to odnawianiem i rozszerzaniem urządzeń budowlanych.
3. Wyznaczono 1.000.000 RM. na cele pomocy Rodakom (Wohlfahrtszwecke). Suma już wydana.
4. Dywidendę wyznaczono na 6%.
5. Resztę zysku w sumie 2.169.518,13 RM. przeniesiono na nowy rachunek.

W nowym roku obrotowym zdaniem zarządu Spółki produkcja zakładów Adam Opel znacznie wzrośnie, zważywszy, że w pierwszych dwu i pół miesiącach b. r. wyprodukowano osobowych, dostawowych, oraz ciężarowych samochodów 28.882 wobec 23.632 w odpowiednim czasie roku zeszłego. Tem samem firma Adam Opel ze swoją roczną produkcją 1935 r. stanęła w wysokości ponad 102.000 samochodów w pierwszych szeregach producentów samochodowych świata. Przed Oplem wymienić należy z produkcji świata roku 1935 ponad 100.000 następujące zakłady:

„Ford"	1.302.855
„Chevrolet"	1.067.479
dwie fabryki koncernu „Chryslera":	
„Plymouth"	478.211
„Dodge"	314.480
trzy fabryki grupy „General-Motors":	
„Oldsmobile"	186.351
„Pontiac"	175.047
„Buick"	109.276
„Opel", jako ósmy	102.293

Jest prawdopodobnem, że Opel w tej skali posunie się wyżej, przyczem nadmienić należy, że większość kapitału „Opla" należy do grupy „General-Motors", korzystającej obecnie z rozwoju motoryzacji niemieckiej.

Gdy kanclerz Rzeszy Adolf Hitler w lutym roku 1933 wydał hasło motoryzacji Rzeszy, uznawał on, że w Niemczech, jako w kraju powstania samochodów, warunki tego rozwoju są szczególnie korzystne. Szereg wydanych od tego czasu ustaw przyczynił się wybitnie do rozwoju motoryzacji.

Ustawą z 10. IV. 1933 r. zwolniono od podatków nowe samochody osobowe, dopuszczone do ruchu po 31. III. 1933 r. Przez to koszty utrzymania małych i średnich samochodów osobowych zmniejszyły się o 10 do 15%.

Ustawa z 26. V. 1933 r. wprowadza znaczne ulgi podatkowe dla starszych wozów przez tworzenie możliwości kapitalizacji podatku samochodowego na korzystnych warunkach, z której to możliwości właściciele samochodu w szerokiej mierze korzystają.

Ustawą w przedmiocie uregulowania bezrobocia z 1. VI. 1933 r. dozwolono potrącenie od dochodu kosztów nabycia nowych wozów dostawowych i ciężarowych, nabytych w miejsce przestarzałych modeli, przez co poprawiono zbyt dla produkcji w tej dziedzinie.

Do tego doszedł w ciągu roku 1933 szereg zarządzeń niemniej doniosłych choć może nie zwracających w równej mierze co poprzednie uwagę, jak zniesienie przymusu odbywania szkoły jazdy dla prywatnych kierowców, obniżenie szeregu dość znacznych opłat dodatkowych, obniżenie czynszów najmu za garaże i obniżenie opłat i stawek ubezpieczeniowych itd.

Ważnem też jest bardzo wydatne popieranie przez kanclerza Hitlera sportu silnikowego, który w Niemczech miał już coprawda znakomitą tradycję. Tak samo niemniej ważne są środki, jakiemi uregulowano z natury przykrą konkurencję pomiędzy koleją a samochodem. Przez to bowiem, że kolej stała się udziałowcem w budowie wielkich autostrad, udało się kolej związać z interesami motoryzacji Rzeszy.

Rozwój motoryzacyjny Rzeszy podzielić można na 3 etapy.

Pierwszy stanowiły zarządzenia Rządu Rzeszy ogólnego popierania motoryzacji ruchu, ażeby przemysłowi i gospodarce krajowej dać możliwość do nastawienia i przestawienia się na ruch zmotoryzowany. Drugim etapem jest budowa autostrad i unowocześnienie dróg samochodowych, które znakomicie wzmożonej i jeszcze się wzmagającej gospodarce ruchu motoryzacyjnego mają dać potrzebną podstawę; trzecim etapem będzie sam ruch na drogach samochodowych, wynikający z sukcesu dwóch poprzednich etapów, jego zaopatrzenie w należyte urządzenia jak dworce, stacje naprawy itd.

Uświadomiono sobie w Niemczech, że sieć dobrych dróg jest najważniejszą przesłanką dla nowoczesnej motoryzacji. W zrozumieniu tej prawdy już w roku 1933 utworzył urząd t. zw. „Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen" jako instancję centralną dla budowy wszystkich dróg niemieckich, oraz utworzył przedsiębiorstwo gospodarcze o charakterze publiczno-prawnym pod nazwą: „Reichtsautobahnen".

W latach 1934 i 1935 Rząd Rzeszy udzielił dalszych wydatnych pomocy dla rozwoju automobilizmu, który, gdy tylko w roku 1933 był poczuł życzliwe nastawienie władz państwowych, napełnił się nowemi sokami żywotnemi.

Nowa ordynacja komunikacyjna zw. „Reichsstrassenverkehrsordnung" narzuciła całemu obszarowi Rzeszy jednolitą regulację ruchu na drogach i dała samochodom w komunikacji odpowiednie stanowisko. Szczególną uwagę Ministerstwo Komunikacji poświęciło unormowaniu zarobkowego ruchu przewozu osób i towarów na drogach dalekobieżnych. Dla wozów ciężarowych wprowadzono specjalne ulgi podatkowe, a zachętę dla kupna nowych samochodów wogóle — stworzono przy okazji nowego ustawodawstwa o podatku dochodowym 16. X. 1934 r., według którego cena samochodu, używanego w zawodzie właściciela już w pierwszym roku po nabyciu w całej wartości potrącona być może od dochodu.

Licznemi próbami wiercenia za naftą jak i technicznemi oraz naukowemi doświadczeniami Niemcy starają się rozwinąć również krajowy przemysł pędny (paliwowy). Znane są uwieńczone znakomitym skutkiem wysiłki niemieckie do skonstruowania sztucznego kauczuku z gazu acetylenowego, których wyniki pokazano na wystawie samochodowej b. r.

Powróćmy jednakże znowu do liczb wspomnianego pierwszego etapu. Rok 1932 był ostatnim rokiem przed erą Hitlera.

W Niemczech dopuszczono do ruchu nowych samochodów osobowych i ciężarowych:

w 1932	52.000
w 1933	94.000
w 1934	154.000
w 1935	ponad 200.000

Od 1. VII. 1932 r. do 1. VII. 1935 r. ogólna liczba pojazdów mechanicznych włącznie motocykli wzrosła w Niemczech z 1.633.297 na 2.157.811 sztuk.

Ciekawe są też liczby handlu zagranicznego w tym zakresie. Niemcy w roku 1930 wprowadzili do kraju samochodów osobowych sztuk 11.014, a wywieźli tylko 3.738. W roku 1934 wprowadzili już tylko 5.059, a wywieźli 11.000.

Eksport niemieckich samochodów w roku 1935 wyniósł ponad 17.000 sztuk. W tymże

samym roku wartość całego wywozu niemieckich samochodów wynosiła okrągłe 60.000.000 RM., a saldo wywozowe wzrosło z roku 1934 na 1935 z 26,5 miljonów RM. na 47 miljonów RM.

Do wzrostu eksportu przyczyniły się również walnie sukcesy niemieckiego sportu automobilowego. W 14 wielkich międzynarodowych wyścigach samochodowych w roku 1935 — 13 razy odnieśli zwycięstwo Niemcy. 9 razy wygrał Mercedes-Benz i 4 razy „Auto-Union".

Parę słów należy poświęcić również wielkim drogom niemieckim, temu drugiemu etapowi motoryzacji Niemiec.

Realizacja tych planów dróg powierzona została inspektorowi dróg niemieckich Dr Todt'owi. W końcu roku 1935, tj. w 2 lata po rozpoczęciu ich budowy przy punkcie 0 koło Frankfurtu przez samego Hitlera, już 112 km było ukończonych. W budowie znajduje się obecnie 1.887 km. W ciągu roku 1936 wykonane być mają pierwsze 1.000 km. Pod budowę oddano ogółem 3.500 km. Cały program autostrad obejmuje 7.000 km, a oprócz tego unowocześnia się stopniowo około 40.000 km dróg Rzeszy (Reichsstrasse), na jakie się składają dotychczasowe dalekobieżne szosy krajowe i prowincjonalne, przejęte przez Rzeszę dla włączenia ich do ogólnego programu.

Jeszcze w bieżącym roku oddane będą dla ruchu następujące trasy autostrad:

Berlin — Szczecin (już częściowo oddana do ruchu 5. IV. 1936 r.)
Berlin — Hannover (będzie w tym roku najdłuższą trasą bo 200 km)
Królewiec — Elbląg
Bad Nauheim — Frankfurt n. R. — Heidelberg — Bruchsal
Monachjum — Rosenheim — Chiemsee — Traunstein
Wrocław — Lignica (wykończona obecnie na odcinku Wrocław — Gliwice)
Lipsk — Hala
Schleiz — Lanzendorf
Hamburg — Brema (w długości 70 km)
i dalej pół tuzina mniejszych o długości 20—30 km.

Wedle informacyj podanych przez Dr Todta w październiku 1935 r. pośrednio i bezpośrednio pracowało przy realizacji programu budowy autostrad w Niemczech 440.000 osób. Przy wykonywaniu tych robót używa się następującego sprzętu: 52.000 wózków, 2.200 lokomotyw, ponad 3.000 km torów, 1.000 betoniarek, 300 ekskawatorów itd. Walce drogowe wykonały w roku 1934 — 24 razy więcej robót niż w roku 1932 i sześć razy więcej niż w roku 1933. Ilość firm budowlanych, znajdujących się pod nadzorem sądowym, wynosiła w roku 1932 — 960 firm, zaś w roku 1934 dzięki wzmożonym robotom zaledwie 280.

Na otwartym odcinku autostrady Frankfurt n. R. — Darmstadt kursuje dziennie około 2.000 pojazdów, przyczem około 50% stałego ruchu komunikacyjnego w tej okolicy skierowano na autostradę. Z wykończonego odcinku autostrady pod Monachjum korzysta dziennie 2.500 pojazdów w dnie powszednie i około 6.000 pojazdów w dnie świąteczne. Po otwarciu trasy Berlin — Szczecin w dniu 5. IV. br. w przeciągu kilku pierwszych godzin przejechało przez autostradę przeszło 10.000 samochodów osobowych.

Wybudowanie całej projektowanej sieci autostrad w długości 7.000 km ma nastąpić w ciągu 5—7 lat i przypuszcza się, że intensywność ruchu wzrośnie dwukrotnie, osiągając 28 milj. km przebiegu rocznie (samoch. osobowe, ciężarowe i motocykle). Według obliczeń pojazdy te zaoszczędzać będą z powodu korzystania z autostrad około 800.000 RM. dziennie, czyli około 300 milj. RM. rocznie.

Rentowność autostrad ma być zapewniona. Koszty budowy wyniosą około 5 miljardów RM. Gdyby budowa ich nie była wykonywana, należałoby gruntownie przebudować przynajmniej 25% sieci dróg, których długość wynosi około 80.000 km. Uniknięcie gruntownej przebudowy jak również zredukowanie kosztów konserwacji zwykłych dróg ze względu na budowę specjalnych dróg samochodowych daje według dokonanych obliczeń oszczędność w sumie 1.360 miljardów RM.

Z sumy 5 miljardów RM., które mają być wydatkowane na budowę autostrad, 30% przypada na robociznę, z czego 75%, dzięki zatrudnieniu większej ilości bezrobotnych, stanowi odciążenie kosztów, ponoszonych przez Opiekę Społeczną i walkę z bezrobociem. Otrzymamy więc w ten sposób 2 miljardy RM., do których należy dodać również ¼ miljarda RM. na częściowe odciążenie rynku pracy, oraz tyleż uzyskanych z oszczędności w wydatkach na drogi objazdowe zbędne przy autostradach.

Wynikałoby z tego, że nie budując autostrad Rzesza musiałaby wydać i tak bądź na drogi, bądź na zapomogi bezrobotnym 4.360 miljardów RM., a nadwyżka wydatków spowodowana budową autostrad, wyniesie niespełna 1 miljard RM.

Koszty oprocentowania i amortyzacji 5 miljardów RM. wynosić będą 350 miljonów rocznie, z czego na rachunek autostrad należałoby zaliczyć 70 miljonów RM.

Koszty konserwacji oraz wydatki eksploatacyjne i administracyjne obliczane są w wysokości od 11 do 13,50 RM. dziennie na 1 km. autostrad.

Pokrycie tych wydatków mają dać dochody z wydzierżawionych stacyj benzynowych, warsztatów i zapasowych garaży, co wyniesie około 16,50 RM. na 1 km. Przeciętne wpływy z opłat samochodowych można przyjąć na 220 RM. dziennie z 1 km. auto-

strad. Wpływy te w zupełności mają pokryć wydatki na konserwację oraz na oprocentowanie i amortyzację kapitału 1 miljarda RM., ustalonego jako rzeczywisty kapitał inwestycyjny całej sieci wykonywanych autostrad w Niemczech. Jako dodatkową rezerwę dochodów uważać należy wpływy z opłat od samochodów ciężarowych i motocyklów. Generalny inspektor drogowy postanowił nie pobierać opłat za używanie autostrad.

Dodać należy kilka uwag o budowie samych autostrad; powierzchnia ich składa się z betonu lub smołowego asfaltu; każda autostrada ma dwie trasy o szerokości 7,5 mtr., które rozdzielone są zieleńcem o szerokości 5 mtr.

Niema skrzyżowań z innemi drogami lub koleją, a drogi dojazdowe wpuszczają ruch na autostradę pod kątem jaknajłagodniejszym.

Nad porządkiem czuwa specjalnie wyszkolona policja samochodowa.

Autostrady prowadzą przez najpiękniejsze okolice Niemiec, przystosowując się same do krajobrazu. W punktach, w których przedstawiają się wybitnie piękne widoki jak i w idylicznych miejscach leśnych stworzono możliwości dla odstawienia pojazdów. Autostrady zresztą mijają osiedla i w tym też kierunku przerabiane są inne szosy dalekobieżne.

Wybitnie turystycznemi są drogi górskie: a więc około 300 km droga alpejska (Deutsche Alpenstrasse), prowadząca od Jeziora Boden do Königsee, a otwierająca całe piękno niemieckiej części Alp. Dalej będą takiemi drogami Schwarzwald Hoch - Strasse, Beyrische Ostmarkstrasse i Sudetenstrasse.

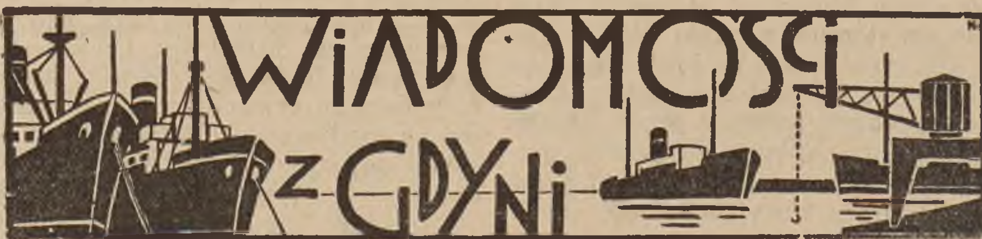
Henryk Chudziński.

LITERATURA:

Motor u. Sport, 1936, zeszyt 14, str. 32.

Auto i Technika Samochodowa, 1936, zeszyt 1/2, str. 43.

Die Strasse, rocznik 1935, Allgemeine Automobilzeitung 1935/36. Motorwelt 1936, zeszyt 6.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY

W dniu 23 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego ustalony został skład reprezentacji Izby na otwarciu Targów Poznańskich oraz udział przedstawicieli Izby w plenarnem Zebraniu Związku Izb oraz poszczególnych komisyj związku, jakie się odbędą w przeddzień otwarcia Targów Poznańskich oraz w dniu 27. bm. W wyniku obrad ustalono, że do Poznania udadzą się Prezes Izby p. Stanisław Tor, wiceprezes Dr Konrad Kasperowicz, Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski oraz wicedyrektor p. Józef Kawczyński. Następnie Prezydjum wyznaczyło przedstawicieli Izby do Rady Nadzorczej i Zarządu Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni w związku z decyzją przystąpienia Izby do tego towarzystwa w charakterze udziałowca, wreszcie, po rozpatrzeniu kilku wniosków budżetowych, Prezydjum uchwaliło nadanie dyplomu honorowego f. Eberhardt w Bydgoszczy w związku ze 100-leciem jej istnienia.

NOWY DYREKTOR IZBY.

W dniu 24 kwietnia przybył do Gdyni i objął urzędowanie na stanowisku Dyrektora naszej Izby Dr Józef Kulikowski, mianowany ostatnio przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu, na wniosek Prezydjum Izby.

Nowego Dyrektora Izby wprowadził w urzędowanie Prezes Izby p. Stanisław Tor, który przy tej okazji wygłosił krótkie przemówienie do zebranych urzędników Izby, podnosząc wagę zadań, jakie Izba Gdyńska ma do spełnienia i wskazując na konieczność wytężonej pracy urzędników pod nowem kierownictwem.

Dr Józef Kulikowski urodził się w r. 1898. Do gimnazjum uczęszczał początkowo w Mińsku Litewskim, a następnie, na skutek ewakuacji — w Orle. W 1916 r. powołany został do wojska rosyjskiego, a w 1917, na skutek kontuzji zwolniony ze służby. W 1918 r. pracował w Radzie Polskiej Ziemi Mińskiej jako organizator szkolnictwa polskiego i rad polskich, prowadząc jednocześnie pracę wśród młodzieży wiejskiej w kierunku przysposobienia wojskowego. W październiku 1918 r. wstąpił na Uniwersytet Warszawski, a następnie służył w wojsku polskiem, biorąc udział w wojnie polsko - bolszewickiej. Zwolniony został z wojska po zakończeniu kampanji w r. 1920, w randze podporucznika rezerwy. W 1922 r. ukończył wydział prawa Uniwersytetu Poznańskiego. W r. 1922/3 był asystentem

przy katedrze Ekonomiki. Na początku 1924 roku uzyskał doktorat nauk politycznych i ekonomicznych. W związku z ogłoszoną rozprawą z zakresu polityki kredytowej powołany został w r. 1924 do Ministerstwa Skarbu i jednocześnie pełnił funkcje st. asystenta Uniwersytetu Warszawskiego.

W Ministerstwie Skarbu zajmował stanowisko referenta spraw polityki kredytowej i zastępcy naczelnika wydziału, a w 1927 r. kierownika wydziału Polityki Kredytowej, jednocześnie był komisarzem Banku Gospodarstwa Krajowego i Państwowego Banku Rolnego, oraz delegatem Ministra Skarbu do szeregu instytucyj kredytowych. W 1927 r. wybrany został do Rady Zarządzającej Spółki Eksploatacji Soli Potasowych (TESP). W tymże 1927 r. opuścił służbę państwową i przeszedł do Polskiego Towarzystwa Handlu z Rosją „Polros". Przez Towarzystwo to wydelegowany został na stanowisko oddziału warszawskiego S. A. „Sowpoltorg". Pozatem w 1928 r. zorganizował Towarzystwo „Pol-or", zajmując się eksportem na Bliski Wschód. Z końcem 1928 r. powołany został na stanowisko dyrektora zarządzającego „Sowpoltorgu" w Moskwie, na którem to stanowisku przebywał do jesieni 1931., organizując eksport szeregu polskich wyrobów do Z. S. R. R.

Po powrocie do kraju, w r. 1932, na zlecenie związków gospodarczych, podjął organizację handlu clearingowo - kompensacyjnego w Polsce i został wybrany do zarządu Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, w którem od początku pełnił funkcje naczelnego dyrektora, a następnie powołany został na stanowisko prezesa zarządu tego Tow. Poza zorganizowaniem samej spółki i jej aparatu zagranicznego, zawarł szereg umów kompensacyjnych z krajami bałkańskiemi, które do dnia dzisiejszego stanowią podstawę działalności Towarzystwa.

Dr Kulikowski ogłosił drukiem szereg rozpraw ekonomicznych („Wpływ inflacji na przemysł polski", „Kredyt w Polsce w dobie inflacji", „Bankowość w Polsce i problem jej sanacji", „Rozbudowa miast i jej finansowanie") oraz szereg prac i artykułów w czasopismach ekonomicznych.

DOROCZNE WALNE ZEBRANIE KORPORACJI KUPIECKIEJ W GDYNI.

W środę, dnia 22 kwietnia odbyło się doroczne Walne Zebranie Korporacji Kupieckiej w Gdyni. Po zagajeniu zebrania przez Prezesa Korporacji D-ra Władysława Smolenia, na marszałka powołany został jednomyślnie Prezes Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu poseł Tadeusz Marchlewski, poczem wysłuchano sprawozdania Zarządu z działalności Korporacji w roku sprawozdawczym i udzielono Zarządowi absolutorjum. Przed przystąpieniem do wyborów nowych władz Korporacji na rok następny, Zebranie uchwaliło nadać dotychczasowemu Prezesowi Korporacji D-rowi Władysławowi Smoleniowi godność honorowego członka Korporacji w uznaniu jego wybitnych zasług w pracy dla kupiectwa gdyńskiego. W wyniku odbytych następnie wyborów do nowego Zarządu Korporacji, powołani zostali na Prezesa — p. Czesław Nowacki, na wiceprezesów pp. Wojciech Mikołajczyk i Michał Królikowski, na sekretarza p. Stanisław Latosiński, na skarbnika p. Wojciech Buchholz i na ławników pp. Franciszek Grzegowski, Juljusz Hundsdorff, Józef Jereczek, Benon Ratajczak, Kazimierz Turzyński, Adam Tomaszewski, z nominacji Prezesa Korporacji do Zarządu weszli p. p. Jerzy Hildt oraz Józef Skwiercz.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Przewozy całej floty handlowej polskiej w marcu, za wyjątkiem linji palestyńskiej towarzystwa Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A. wyniosły 104.223 t. towarów, wobec 80.337,5 t. w marcu 1935 roku. Wzrost przewozów zatem wynosi względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku — 29%.

Na eksport przypadło 70.957 t. (III. 1935: 60.329 t.), na import 30.391 ton (III. 1935: 14.630 t.), na przewozy między portami zagranicznemi i tranzytowe 2.875 ton (III. 1935: 5.761 t.) Najwięcej wzrosły przewozy w kierunku importowym, na co złożyła się prawie wyłącznie praca trampów Żeglugi Polskiej, natomiast przewozy między portami zagranicznemi się zmniejszyły, choć wartość ich wzrosła, gdyż w marcu ub. roku był to przeważnie węgiel, obecnie — kukurydza i ładunki drobnicowe.

Przewozy Żeglugi Polskiej wzrosły z 34.145 ton w marcu ub. roku na 61.394 ton w marcu bież. roku. Na eksport w przewozach tego towarzystwa przypadło 32.082 t. (III. 1935: 22.730 ton, na import 26.437 ton (III. 1935: 11.055 t.), na przewozy między portami zagranicy i tranzytowe 2.875 ton (III. 1935: 360 t.)

Statki linjowe Żeglugi Polskiej przewiozły 26.682 ton towarów (III. 1935: 14.748 t.) czyli przewozy floty linjowej prawie się podwoiły względem odpowiedniego miesiąca ub. roku. Eksportowych towarów przewieziono 14.288 t. (III. 1935: 7.088 t.), importowych 11.229 t. (III. 1935: 7.300 t.), tranzytowych 1.165 t. (III. 1935: 360 ton).

Statki przygodnej żeglugi (trampy) Żeglugi Polskiej przewiozły 34.712 t. towarów wobec 19.397 t. w marcu 1935 r., to znaczy, że przewozy grupy trampowej również ogromnie wzrosły, prawie o 90%, to też niejasne jest, — w statystyce rocznej towarzystwa linje czy trampy wykażą tym razem większy wzrost względny przewozów. Godne jednakże jest zaznaczenia, że s/s Wisła skombinowanej linji Żeglugi Polskiej i Gdynia — Ameryka L. Ż.

z Gdyni do Ameryki Południowej, jako statek towarowy w statystyce Żeglugi Polskiej, nie mającej samodzielnej linji do Ameryki Południowej policzony jest do trampów i inny byłby wynik statystyki, gdyby statek ten został włączony do statystyki linij regularnych.

W eksportowym kierunku trampy przewiozły 17.794 t. towarów wobec 15.642 t. w marcu ub. roku, w importowym 15.208 t., wobec 3.755 t. w marcu ub. roku. Na eksport złożyły się: wywóz węgla (13.094 t.), koksu (2.200 t.), zboża (2.400 t.) i mąki (100 t.), na import — przywóz pomarańcz i cytryn (1.338 t.), tomasyny (8.399,5 t.), rudy (2.668 t.), wełny (130,5 t.), oraz na s/s Wisła: kawy (624,7 t.), quebracho (1.757,5 t.) i skór (290 t.) Prócz tego w przewozach między portami zagranicznemi, na s/s Wisła przewieziono z Płdn. Ameryki do Bergen 1.710 t. kukurydzy. (III. 1935: 0).

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego zwiększyły swe przewozy z 5.839 t. towarów i 44 koni w marcu 1935 r. na 8.661 t. towarów i 76 koni w marcu bież. roku. Jest to wzrost o 50% w stosunku do odpowiedniego miesiąca poprz. roku, co stanowi rekord dla relacyj wzajemnych mies. sąsiadujących lat, oddawna nienotowany. Wpływu na to nie miało zaprowadzenie nowej linji Gdynia — Havre przez „Polbryt“, gdyż linja ta, jako służąca głównie przewozowi emigrantów, większych ilości ładunku w marcu br. jeszcze nie przewoziła.

Na obu linjach do Anglji przewieziono eksportowych ładunków 5.841 t. (III. 1935: 3.424 ton), importowych 2.766 t. (III. 1935: 2.435 t.) Do Londynu wywieziono 2.092 t. i 47 koni (III. 1935: 1.802 t.), w tem przez Gdynię 1.779 t. i wszystkie konie (III. 1935: 1.402 t.), przez Gdańsk 313 t. (III. 1935: 400 ton). Do Hull wywieziono 3.749 t. towarów i 29 koni (III. 1935: 1.622 t. i 12 koni) w tem przez Gdynię 1.428 ton towarów i wszystkie konie (III. 1935: 937 t.), przez Gdańsk 2.321 t. (III. 1935: 685 t.) Wszystkie więc pozycje dla Gdyni zwyżkowały, lecz szczególnie silnie wzrosła pozycja eksportu z Gdańska do Hull.

Z Londynu przywieziono 1.484 t. towarów. (III. 1935: 1.323 t.), w tem przez Gdynię 1.260 t. (III. 1935: 1.021 t.), przez Gdańsk 224 t. (302 t.), z Hull przywieziono 1.282 t. towarów (III. 1935: 1.112 t.), w tem przez Gdynię 1.170 t. (III. 1935: 774 t.), przez Gdańsk 112 t. (III. 1935: 338 t.) W kierunku importowym wszystkie pozycje ogólne lekko zwyżkowały, pozycje importu przez Gdynię — również, import przez Gdańsk — zniżkował.

Linja Gdynia — Dover — Havre, uruchomiona głównie dla wyjściowego ruchu pasażerskiego (emigranci z przesiadaniem na dalsze linje w portach francuskich i angielskich) przewiozła ogółem 54 t. towarów, w tem 6 t. w eksporcie i 48 t. w imporcie. Od końca marca linja ta ma marszrutę: Gdynia — Londyn — Havre i przewozi większe ilości ładunków.

Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe, S. A., przewiozła na linji Gdynia—Ameryka Północna 468 pasażerów i 3.170 ton ładunku, oraz pocztę, wobec 295 pasażerów i 1.594 t. ładunku, przewiezionych w marcu ub. roku.

Ten wynik osiągnięto przy równej ilości podróży (po jednej w każdą stronę) z marcem poprzedniego roku. Przyjazdowy ruch wyraził się liczbami: 173 pasażerów i 1.140 t. ładunku (III. 1935: 95 pas. i 1.117,5 t. ładunku). Odjechało: 295 pasażerów i wywieziono 2.030 ton ładunku (III. 1935: 202 pas. i 477 t. ładunku). W ruchu towarowym, jak i w poprzednich miesiącach uwydatnia się więc nadal znaczny wzrost eksportu do Stanów Zjednoczonych na statkach tej linji. Na linji południowo - amerykańskiej odjazdów, ani przyjazdów nie było.

Statki Polskarobu przewiozły w marcu 30.998 t. węgla (III. 1935: 38.739 t.), co jest miesięczną liczbą znacznie niższą niż średnią. Złożyła się na to zmniejszona liczba podróży statków towarzystwa — 11, zamiast 13—14, jak zwykle; jeden ze statków wykonał tylko dwie podróże.

Za to cały przewieziony węgiel był węglem eksportowym (III. 1935: w przewozach figurowało 5.041 t. węgla przewiezionego między portami zagranicznemi). Wywieziono: do Szwecji 15.881,5 t., do Norwegji 12.386,5 t., do Holandji 2.730 ton węgla. Odwiedzono porty: Göteborg (3 razy), Stockholm, Aalesund, Helsingborg, Gefle, Tofte, Slemmestad, Stavanger, Rotterdam.

PRZYJŚCIE SS. „PUŁASKI“.

W dniu 22 kwietnia o godz. 16-ej przyszedł z Południowej Ameryki do Gdyni polski transatlantycki statek „Pułaski“, po odbyciu swej pierwszej podróży do Ameryki Południ. Na statku tym znajdowało się 66 pasażerów oraz 1397 t. drobnicy. Odejście ss. „Pułaski“ w drogę powrotną do Południowej Ameryki przewidziane jest dnia 30 kwietnia br.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W I-SZYM KWARTALE 1936 ROKU.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w I. kwartale 1936 roku przedstawiał się następująco:

W okresie od stycznia do marca 1936 r. Komisarjat Rządu **udzielił zezwoleń na budowę** 51, z tego w styczniu 29, w lutym 9, w marcu 13, gdy w kwartale poprzednim, t. j. IV. roku 1935 udzielono zezwoleń na budowę 231, a w kwartale I. 1935 roku — 54. Kwartał I., jako jeszcze zimowy, zazwyczaj nie obfituje w liczbę udzielonych zezwoleń i rozpoczętych budynków.

Rozpoczęto budynków ogółem w I kwartale 1936 — 112, gdy w IV kwartale 1935 rozpoczęto budynków 179, a w I kwartale 1935 — 63.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w I kwartale rb. wynosi 59, gdy w IV kwartale r. ub. budynków stałych rozpoczęto 92, a w I. kwartale r. ub. — 35.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w I. kwartale rb. wynosi 141 tysięcy m³, gdy kubatura budynków stałych, rozpoczętych w IV. kwartale r. ub. wynosiła 257 tysięcy m³, a rozpoczętych w I kwartale 1935 — 100 tysięcy m³.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w I. kwartale 1936 r. według kosztorysów ma wynosić 4.545 tysięcy złotych, gdy w IV. kwartale 1935 r. miał wynosić 8.405 tysięcy złotych, a w I. kwartale 1935 r. — 3.308 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków, rozpoczętych w I-m kwartale 1936 podaje poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte

Budynki stałe

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
Liczba budynków ogółem	**59**	**22**	**15**	**22**
w tem: mieszkalne				
murowane	57	21	14	22
przemysłowe				
murowane	2	1	1	—
Kubatura w m³ ogółem	**141,260**	**41,281**	**46,952**	**53,027**
w tem: mieszkalne				
murowane	140,916	41,127	46,762	53,027
przemysłowe				
murowane	344	154	190	—
Koszt budowy w 1000 zł	**4,545**	**1,383**	**1,548**	**1,614**
w tem: mieszkalne				
murowane	4,541	1,381	1,546	1,614
przemysłowe				
murowane	4	2	2	—

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I. kwartale rb. wynosi 53, gdy liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w IV kwartale r. ub. wynosiła 87, a w I. kwartale 1935 — 28.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I. kwartale rb. wynosi 9 tysięcy m³, podczas gdy w IV kwartale r. ub. wynosiła 17 tysięcy m³, a w I. kwartale roku ub. — 5 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I. kwartale rb. ma wynieść według kosztorysów 117 tysięcy złotych, podczas gdy w IV. kwartale r. ub. wynosić miał 216 tysięcy złotych, a w I. kwartale r. ub. — 50 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I kwartale 1936 roku przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki rozpoczęte.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
Liczba budynków ogółem	**53**	**12**	**23**	**18**
w tem: mieszkalne				
murowane	39	—	21	18
drewniane	13	12	1	—
przemysłowe				
murowane	1	—	1	—
Kubatura w m³	**9,406**	**2,025**	**4,164**	**3,217**
w tem: mieszkalne				
murowane	6,927	—	3,710	3,217
drewniane	2,217	2,025	192	—
przemysłowe				
murowane	262	—	262	—
Koszt budowy w 1000 zł	**117**	**30**	**50**	**37**
w tem: mieszkalne				
murowane	82	—	45	37
drewniane	32	30	2	—
przemysłowe				
murowane	3	—	3	—

Zakończono budynków ogółem w I kwartale 117, gdy w kwartale IV. r. ub. zakończono budynków 236, a w kwartale I. r. ub. 43.

Liczba budynków stałych, zakończonych w I. kwartale 1936 r. wynosi 33, gdy w kwartale IV. 1935 r. wynosiła 102, a w kwartale I. 1935 r. — 38.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w I. kwartale r. b. wynosi 81 tysięcy m³, podczas gdy w IV. kwartale r. ub. wynosiła 131 tysięcy m³, a w I. kwartale r. ub. 61 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w I. kwartale r. b. według kosztorysów wynosi 2.511 tysięcy złotych, gdy w kwartale IV. r. 1935 wynosił 4.043 tysięcy złotych, a w kwartale I. r. 1935 — 2.072 tysiące złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków, zakończonych w I-m kwartale 1936 r. przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone.

Budynki stałe

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
Liczba budynków ogółem	**33**	**15**	**8**	**10**
w tem: mieszkalne				
murowane	33	15	8	10
przemysłowe	—	—	—	—
Kubatura w m³	**81,331**	**31,801**	**21,950**	**27,580**
w tem: mieszkalne				
murowane	81,331	31,801	21,950	27,580
Koszt budowy w 1000 zł	**2,511**	**953**	**754**	**804**
w tem: mieszkalne				
murowane	2,511	953	754	804

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w I. kwartale 1936 r. wynosi 84, gdy w IV kwartale 1935 wynosiła 124, a w I-m kwartale 1935 r. — 5.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w I. kwartale br. wynosi 16 tysięcy m³, gdy kubatura budynków zakończonych w IV. kwartale 1935 r. wynosiła 21 tysięcy m³, a w I. kwartale 1935 — niecały tysiąc m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w I. kwartale rb. wynosi 206 tysięcy złotych, podczas gdy koszt budowy budynków zakończonych w IV. kwartale 1935 r. wynosił 266 tys. złotych, a w I. kwartale 1935 r. — 12 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w I-m kwartale 1936 r. przedstawia tablica poniżej:

Budynki zakończone.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III 8
Liczba budynków ogółem	**84**	**36**	—	**4**
w tem: mieszkalne				
murowane	4[illegible]	—	—	43
drewniane	36	36	—	—
przemysłowe				
murowane	5	—	—	5
Kubatura w m³	**16,142**	**6,564**	—	**9,578**
w tem: mieszkalne				
murowane	8,491	—	—	8,491
drewniane	6,564	6,564	—	—
przemysłowe				
murowane	1.087	—	—	1,087
Koszt budowy w 1000 zł	**206**	**95**	—	**111**
w tem: mieszkalne				
murowane	100	—	—	100
drewniane	95	95	—	—
przemysłowe				
murowane	11	—	—	11

Liczba mieszkań, izb mieszkalnych i izb niemieszkalnych, rozpoczętych i zakończonych w I. kwartale 1936 r. przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	I kwartał ogółem	Miesiące I	II	III
rozpoczęto				
mieszkań	408	127	118	163
izb mieszkalnych	1,131	335	313	483
izb niemieszkalnych	314	84	112	118
zakończono				
mieszkań	295	129	43	123
izb mieszkalnych	850	351	146	353
izb niemieszkalnych	223	88	63	72

WŁĄCZENIE NOWYCH POCIĄGÓW POSPIESZNO TOWAROWYCH DO ROZKŁADU JAZDY.

Nowy rozkład jazdy P. K. P. przewiduje od dnia 15 maja br. uruchomienie na próbę pociągów pośpieszno - towarowych dla przyśpieszenia przewozu towarów między Gdynią i Gdańskiem z jednej strony, a Warszawą i Łodzią z drugiej. Z Gdyni odjeżdżać będzie pociąg pośpieszno - towarowy o godz. 19 m. 40 a do Łodzi będzie przyjeżdżać o godz. 7 m. 52 — do Warszawy o godz. 7. m. 57, zaś w kierunku odwrotnym wyjeżdżać ma z Warszawy o godz. 13 m. 30, z Łodzi o godz. 18 m. 33, a przyjeżdżać do Gdyni o godz. 5,40. Do przewozu temi pociągami przyjmowane będą tylko przesyłki nadawane jako pośpieszne, najpóźniej na 2 godziny przed odejściem pociągu.

WIADOMOŚCI Z PORTU GDAŃSKIEGO

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU I W I. KWARTALE BR.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w pierwszym kwartale br. wyniósł 1.266.075 ton, co w porównaniu do 1.184.594 ton w tym samym okresie roku ubiegłego stanowi wzrost o 81.481 ton. Z powyższej ilości na przywóz przypadło 155.270 ton (w r. 1935 — 119.873 ton) i na wywóz 1.110.805 ton (w r. 1935 — 1.064.721 ton). Jak wynika z liczb dopiero co przytoczonych port gdański rozwinął swe obroty tak po stronie przywozu jak i po stronie wywozu niemal w jednakowym stopniu. O ile jednak w stosunku do ilości wywozu przyrost przedstawia się w liczbie raczej skromnej 56,1 tys. ton na ogólną ilość 1.110,8 tys. ton, to przyrost w przywozie procentowo przedstawia się znacznie poważniej, bo 35,4 tysiące ton na ogólną ilość 155,2 tys. ton t. zn. zgórą 20 %. Oczywiście byłoby na podstawie wyników I. kwartału przedwcześnie wysuwanie jakichbądź dalej sięgających wniosków, niemniej jednak podkreślić należy różnicę w kształtowaniu się w dziedzinie przywozu liczb dla portu gdańskiego w porównaniu z temi samemi liczbami dla portu w Gdyni na niekorzyść tego ostatniego.

Co się tyczy przeładunku towarów w porcie gdańskim w miesiącu marcu, to wyraził się

on ogólną liczbą 390.018 ton (w marcu 1935 r. 327.016 ton) z czego na przywóz przypadło 37.699 ton (w marcu 1935 r. — 36.379 ton) i na wywóz 352.319 ton (w marcu 1935 r. — 290.637 ton).

W poszczególnych pozycjach przywozu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu do odnośnych liczb za ten sam miesiąc w roku zeszłym, zaszły zmiany następujące: zwiększenie wykazał przeładunek fosforytów 6.172 ton (0), żelazo surowe 608,4 ton (27 ton), żelazo i stal (nowe) 2.392,5 ton (1.251 ton), tłuszcze i oleje zwierzęce 1.991.5 ton (795,2 ton); zmniejszenie przywozu wykazały towary następujące: wełna surowa 5,7 ton (16,8 ton), przędza wełniana 2,7 ton (27 ton), przędza bawełny 11,7 ton (113,4 ton), szmaty 92,1 ton (27 ton), rudy rozmaitego rodzaju 6.309,9 ton (14.609,5 ton), nasiona 533,1 ton (1.733,9 ton), kawa 265,2 ton (548,4 ton) i śledzie solone 1.424,1 ton (2.491 ton).

W wywozie główne zmiany dotknęły następujące kategorje towarów: zwiększenie nastąpiło przy wywozie pszenicy 3.902,1 ton (1.016 ton), jęczmienia 40.035,6 ton (7.405 ton), roślin strączkowych 6.080 ton (835 ton), mąki — 20.394 ton (2.887 ton), bekonów 97,5 ton (78 ton), smarów 1.721 ton (99 ton), parafiny 1.026 ton (379 ton), makuchów 4.078,6 ton (385 ton), drzewa tartego 50.580,7 ton (31.844 ton) i cynku 728,7 ton (518,1 ton); zmniejszenie wywozu wykazały następujące towary: żyto 25.361 ton (45.872 ton), smary do trybów 607,7 ton (875 ton) i węgiel 152.773 ton (159.997 ton).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MARCU.

W miesiącu marcu weszło do portu w Gdańsku tonażu morskiego więcej, aniżeli w poprzednim miesiącu, jak również więcej, aniżeli w marcu 1935 roku. Zanotowano urzędowo na wejściu: w marcu br. — 424 statki o ogólnej pojemności 254.943 t. rejestrowych netto, w lutym rb. 324 statki z 201.602 t. r. n., w marcu 1935 roku: 352 statki z 243.232 t. r. n.

W pierwszym kwartale br. weszło do portu 1129 statków morskich o ogólnej pojemności 700.942 ton rej. netto, wobec 980 statków z 654.834 t. r. n. w odpowiednim kwartale 1935 roku. Zwyżka tonażu na wejściu wynosi więc 7%, w porównaniu z zimowym kwartałem poprzedniego roku.

Pod względem bander statków na wejściu obraz w marcu był następujący: statki niemieckie — 138 z 64.717 t. r. n., duńskie 87 z 47.489 t., szwedzkie 77 z 41.692 t., norweskie 33 z 27.170 t., fińskie 15 z 21.805 t., polskie 26 z 19.890 t., angielskie 11 z 14.326 t. itd.



REKONSTRUKCJA FINANSOWA HAMBURG — AMERIKA LINIE I NORDDEUTSCHER LLOYDU.

W obu wielkich niemieckich towarzystwach żeglugowych: Hapagu i Norddeutscher Lloyd przeprowadzana jest obecnie gruntowna przebudowa ich podstaw finansowych. Przez częściową redukcję niektórych elementów kapitału każdego z towarzystw i zwiększenie ponowne kapitału do 46,06 mil. marek u Lloydu i do 46,37 mil. marek u Hapagu doprowadza się udział kapitału państwowego w obu towarzystwach do 75 procent. Dotąd państwo niemieckie posiadało nieznaczny udział w tych przedsiębiorstwach, natomiast znaczny wpływ przez nabycie licznych akcyj miała grupa przemysłowca samochodowego Opela. Teraz udział tej grupy spada do minimum, gdyż po redukcji odpowiedniej części kapitału prawo pierwokupu nowych akcyj dla tej grupy nie zostaje zachowane. Również wielkie banki skreśliły część swych pretensyj względem obu towarzystw z tytułu udzielonych im kredytów, otrzymując częściowo rekompensatę w zobowiązaniach skarbu państwa, częściowo w zapowiedzianej nowej emisji akcyj Norddeutscher Lloydu. Państwo jednakże cofa równocześnie bankom czynności kredytowe względem obu towarzystw żeglugi morskiej.

W ten sposób zasadniczo przeprowadza się oddzielenie towarzystw żeglugowych od bezpośrednich wpływów banków i przemysłu, co zostało osiągnięte na drodze przejęcia ¾ kapitału towarzystw przez państwo.

POCZĄTKI OŻYWIENIA W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM.

Niezależnie od zarysowującego się w niektórych krajach ożywienia budownictwa okrętów wojennych również w budownictwie handlowych statków nastąpiła znaczna poprawa. Na 1-go kwietnia w budowie znajdowało się na całym świecie 1.820.114 ton brutto tonażu okrętowego, czyli o 276.961 ton więcej niż na 1-go stycznia br. Jednocześnie liczba powyż-

sza jest rekordem, nie notowanym już prawie od lat pięciu — od 1 lipca 1931 roku. (Dane Lloyd's Register of Shipping).

W Wielkiej Brytanji i Irlandji stopień wzrostu ożywienia był wyższy aniżeli w pozostałych krajach, budujących okręty. W roku 1. IV. 1935 — 1. IV. 1936 wzrost budującego się tonażu w W. Brytanji i Irlandji wyraził się 286.546 t. i buduje się obecnie 842.361 t., ostatni kwartał przytem wykazał rekord nienotowany od grudnia 1930 roku. W pozostałych krajach wzrost za rok wynosi 178.000 t. i obecny stan budownictwa — 977.753 t. Z tonażu tego 317.053 t. buduje się w Niemczech, 130.662 ton w Japonji, 146.280 t. w Holandji, 112.750 t. w Szwecji, 55.405 t. w Danji.

Prawie trzecia część budującego się tonażu — to cysternowce, motorowe lub parowe: jest ich w budowie 76 o pojemności łącznej 600.896 t. brutto, w tem 160.670 ton buduje się w W. Brytanji i Irlandji, 148.100 t. w Niemczech, 73.485 t. w Holandji, 63.700 t. w Szwecji, 45.300 t. w Stanach Zjednoczonych, 45.065 t. w Japonji, 26.200 t. w Danji i 15.456 t. we Francji.

Anglja wciąż buduje więcej parowców niż inni; w pozostałych krajach przeważa budowa motorowców: z tonażu budującego się w W. Brytanji i Irlandji motorowców jest 402.890 t., w pozostałych krajach — 669.273 t.

Siłownie okrętowe budujących się okrętów obejmują: 421.000 koni maszynowych w turbinach parowych, 342.000 KM. w maszynach tłokowych i 963.000 KM. w motorach spalinowych.

BUDOWA STATKU LINJOWEGO DLA ZNACZNEJ ILOŚCI PASAŻERÓW.

Finska Angfartygs A. B. w Helsinkach, która początkowo zamierzała budować nowy statek linjowy dla ruchu Helsinki — Kopenhaga — Hull w Finlandji ostatecznie zamówiła go na stoczni w Helsingör, Danja.

Będzie to parowiec, posiadający pomieszczenia dla 200 pasażerów. Koszt budowy — 2.500.000 koron duńskich.

WIELKI STATEK LINJOWY JAKO KLIENT DOSTAWCÓW PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH.

W ekonomji organizmu państwowego konsumcja produktów spożywczych na wielkich statkach linjowych gra dość poważną rolę, jak na to wskazuje przykład francuskiego linjowca transatlantyckiego „Normandie". Podczas 16 swych podróży przez ocean w roku 1935 kolos ten zużył: 200 ton wołowiny, 85 t. mąki, 55 t. ryb, 215 t. ziemniaków, 28 t. masła, 59.000 szynek, 600 tys. sztuk owoców. Butelek osuszono: piwa 1,6 mil. sztuk, zwykłego wina 130.000, szampana i lepszych win 25.000, likierów i wódek 8.000, wód mineralnych 38.000 i wiele ton tytoniu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WARUNKI ZBYTU MIĘSA WIEPRZOWEGO DO SZWECJI.

Import mięsa wieprzowego do Szwecji podlega licencjonowaniu. O licencję starać się musi importer szwedzki. Naogół władze szwedzkie udzielają pozwoleń na przywóz w chwili zwyżkowej tendencji cen na wieprzowinę szwedzką. Wydawane licencje z reguły są ważne na 8 dni, wobec czego towar winien być w tym czasokresie dostarczony.

Szwecja sprowadza soloną wieprzowinę głównie z Ameryki Północnej oraz z Argentyny i Brazylji. Głównym rynkiem zbytu jest północna Szwecja.

Ceny wahają się stosownie do notowania dziennego i utrzymują się obecnie na poziomie 90—96 sh. ang. cif porty szwedzkie (towar nieoclony). Import mięsa wieprzowego niesolonego świeżego w połówkach i w całych sztukach również wymaga licencji, jest ono sprowadzane głównie z Finlandji. Konkurencja z tymi dostawcami jest trudna, ze względu na codzienną regularną komunikację statków finlandzkich, co umożliwia dostarczenie towaru w świeżym stanie. Wieprzowina świeża w całych sztukach, oclona, kosztuje obecnie 1,30 kor. cif Stockholm. Cło za 100 kg świeżej jak i solonej wieprzowiny wynosi 12 kor. Warunki zapłaty są następujące: mięso solone importer kupuje z reguły na własny rachunek za zapłatę w przeciągu 30 dni, mięso świeże zaś najczęściej bierze w komis.

W wypadku importu mięsa z Polski do Szwecji, winno być badane przez weterynarza rzeźni w Bydgoszczy, Toruniu, Poznaniu lub Inowrocławiu i sztuki poszczególne winny nosić stempel, w którym jest zawarte słowo „Polska".

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU JELIT WIEPRZOWYCH DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Na rynku Stanów Zjednoczonych istnieje zainteresowanie przywozem z Polski. Bliższe informacje co do jakości poszukiwanych produktów oraz warunków płatności za towar znajdują się w P. I. E.

Należy nadmienić, iż tylko towar pierwszorzędnej jakości może liczyć na poważniejszy zbyt. Głównym dostawcą jelit wieprzowych na rynek amerykański są Chiny.

ZWYCZAJE HANDLOWE I SYTUACJA RYNKOWA W ZAKRESIE NASION MAKU W STANACH ZJED. A. P.

Mak polski jest już dosyć znany na rynku amerykańskim i notowany na giełdach i cedułach.

Zaznaczyć należy, że mak jest nasieniem, mało nadającem się do przechowania, nabiera on łatwo obcego zapachu, przechodzi wilgocią i zmienia kolor, co razem wzięte powoduje, że importerzy i kupcy starają się zakupywać tylko takie ilości, jakie w danym sezonie spodziewają się sprzedać. Główną uwagę zwraca się na właściwe czyszczenie i kolor maku.

Mak holenderski lub obcy, ale oczyszczony w Holandji, znany jest z silnego koloru ciemnego i połysku ziarna oraz doskonałej czystości. Pozatem kolor i wielkość ziarna zależy od pogody w czasie dojrzewania, selekcji nasion, wilgoci etc.

Kupcy branży nasion jadalnych korzeni są członkami Am. Spice Trade Association w New Yorku, która do użytku swych członków opracowała m. in. 2 typy kontraktów, używanych przy tranzakc. importu i sprzedaży miejscowej. Oba kontrakty przewidują, że wszelkie nieporozumienia i arbitraże mają być załatwia ne według przepisów ustalonych przez tę organizację. Między innemi przewidzianem jest, że jeśli nasiona mają być dodatk. czyszczone i sortowane z polecenia władz celnych, koszta i ewt. strata wagi będą szły na rachunek eksportera. Jeśli towar mimo to zostaje odrzucony przez władze, kontrakt zostaje uznany za rozwiązany. Inne przepisy dotyczą wszelkich zagadnień technicznych, mogących wyniknąć z kontraktów i ustalają sposób postępowania w tej specjalnej branży.

Płatność odbywa się przez akceptację weksli lub też kupujący składa w banku zamiast gotówki t. zw. trust receipt, zobowiązanie, za które bank wydaje mu dokumenty na towar. Jest to sposób, pozwalający na przeprowadzenie inspekcji celnej jakości nasion z zabezpieczeniem interesu importera na wypadek odrzucenia towaru lub potrzeby dodatkowego czyszczenia. Innemi słowy importer odbiera dokumenty, zobowiązując się zapłacić za nie po aprobowaniu towaru przez władze inspekcyjne. W razie nakazu dodatkowego czyszczenia bank musi mieć upoważnienie eksportera do załatwienia warunkowej odprawy celnej i czyszczenia towaru na koszt eksportera, poczem dopiero przekazuje go nabywcy. Warunek ten jest stosowany wobec ścisłych wymagań władz amerykańskich co do 100%-ej czystości importowanych nasion.

Przy dobrze postawionych interesach eksportowych firmy europejskie pewne jakości i stopnia oczyszczenia ich nasienia zgadzają się na warunek płatności po przepuszczeniu towaru przez władze inspekcyjne amerykańskie. Warunku tego domagają się importerzy amerykańscy, zwłaszcza gdy chodzi o nasiona mniej znane niż holenderskie lub o firmy mało wprowadzone.

W handlu nasiennym w New Yorku jest szereg firm importerskich, kupujących na własny rachunek. Inne przeważnie firmy komisowo-brokerskie, kupują od importera dla dostarczenia hurtownikom-jobberom pobierając przyjęte zwyczajowo komisowe 2%. Zdarza się, że importer zatrudnia brokerów bezpośrednio sprzedających do większych konsumentów, ale jest to wbrew zwyczajowi.

Stawki celne na mak: w wyniku wejścia w życie traktatu handlowego amerykańsko-holenderskiego stawki celne na mak zostały obniżone o 50%, z 32 na 16 USA cts za 100 lbs, co jest bardzo nieznacznem obciążeniem i sama zniżka znaczenia rzeczywistego niema.

Ceny rynkowe. W marcu 1936 roku ceny na mak ustabilizowały się już i wahają się nieznacznie w następujących granicach w hurcie w notowaniach giełdowych,

mak holenderski	6 — 7/8 — 7 c.
mak polski	6 — 6¼ c.

Ceny importowe CIF. New York oscylują w granicach 5 — 1/2 — 5 — 3/ cts. za funt, przyczem mak z Holandji spadł ostatnio w cenie. Sezon w maku trwa zwykle do miesiąca kwietnia.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1936 R.

ARGENTYNA. Rząd argentyński powołał Komisję Dewizową, która podlegać ma ministrowi finansów i załatwiać wszelkie zagadnienia dewizowe. Urząd kontroli kursów ma przedkładać Komisji sprawozdanie z dokonanego podziału dewiz.

AUSTRALJA. Z dn. 26 ub. m. uległo zmianie cło na tkaniny nieprzemakalne.

Wejście w życie podwyższonego cła na żelazo i stal taśmową zostało przesunięte do 1 lipca br.

BUŁGARJA. Rozporządzenie ogłoszone 2 bm. zezwala eksporterom owoców na wwóz bezcłowy na okres 6 miesięcy dwusiarczanu wapnia, żelaza na obręcze i zakówki (nity) oraz parafiny.

Rozporządzenie ogłoszone 4 bm. zwalnia od obowiązku plombowania wwożonych materjałów bawełnianych oraz tkanin opakunkowych z juty i konopi.

CHILE. Od pewnego czasu Komisja Dewizowa przydziela dewizy na opłacenie importu z uzyskiwanych dewiz z tytułu eksportu saletry. Pozwolenia przywozowe kierowane są do komisji kontroli Dewiz, która rozstrzyga czy dany towar może uzyskać zapłatę. Kurs oficjalny jest niższy od wolnego, jednak różnica jest nieznaczna i rynek dewizowy nie jest ożywiony.

CZECHOSŁOWACJA. Dodatki celne na zboże uległy nieznacznej zniżce.

DANJA. 7 bm. została uchwalona nowa ustawa zbożowa, zmieniająca częściowo ustawę z 3 sierpnia 1935 r. Istotna zmiana w dotychczasowych opłatach pobieranych od zbóż i przetworów zbożowych polega na wprowadzeniu zasady, że opłata od pszenicy i mąki pszennej twardej winna być o 100 proc. wyższa od pszenicy i mąki pszennej miękkiej.

FRANCJA. Ustanowiony został kontyngent wwozowy na mieszankę benzynową (White-spirit).

Rozporządzenie z 3 bm. zwalnia z dodatku walutowo-wyrównawczego jabłka i gruszki deserowe.

GRECJA. Zakaz przywozu worków gotowych został cofnięty.

HOLANDJA. Z dniem 1. 4. 36 przedłużony został okres skontyngentowania na wwóz do Holandji wszystkich rodzajów dykty z wyjątkiem dykty olchowej, brzozowej, sosnowej i bukowej. Okres bazowy — r. 1934. Okres skontyngentowania — 1. 4. 36—1. 10. 36. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 50 proc. przywozu wagowego brutto w przeciętnych 6 miesiącach okresu bazowego.

JUGOSŁAWJA. Na wniosek Jug. Banku Narodowego w myśl § 9 ustawy walutowej z 11. 5. 31 minister finansów powołał w Banku specjalną komisję dla spraw przywozu. Komisja ta ma ustalić listę towarów, których przywóz będzie uzależniony od uprzedniego uzyskania pozwolenia płatniczego Banku Narodowego.

NIEMCY. Z dn. 20 bm. uległo podwyższeniu cło na twaróg itp. Jednocześnie Minister Skarbu został upoważniony do zwalniania od cła krochmalu kartoflanego.

NOWA FUNLANDJA. W końcu marca br. zniesiona została ustawa antydumpingowa.

PORTUGALJA. Dekret z 19 ub. m. wprowadza zmiany cła na cement farbowany, włókna roślinne, rękawiczki z tkanin i filców oraz na niektóre metalowe artykuły używane w karoserjach samochodowych.

RUMUNJA. Zgodnie z zarządzeniem Banku Narodowego Rumuńskiego wolne obroty markami niemieckiemi będą trwały tylko do 30. 4. 36.

1 bm. ogłoszona została ustawa nakładająca nowe podatki konsumcyjne od tkanin wełnianych i wyrobów żelazo-hutniczych.

TUNIS. W dn. 31 ub. m. ogłoszone zostały zmiany cła na tkaniny jedwabne, zaś w dn. 3 bm. ogłoszono rozporządzenie o podwyższeniu opłat celnych na zwierzęta żywe i mięso.

WŁOCHY. Wwóz korzeni i towarów kolonjalnych oraz iridium został poddany systemowi licencyj.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma, pracująca na terenie Unji Połudn.-Afryk. pragnie importować z Polski naczynia emaljowane. — P/9725/44/Ro.

Firma angielska ma zapotrzebowanie na blachę galwanizowaną i rury gazowe dla eksportu do kolonij zamorskich. P/9970/43/Ro.

W Finlandji istnieje możliwość zbytu łańcuchów do celów gospodarskich. P/8747/44/Ro.

Firma szwedzka interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskimi eksporterami tektury. P/10107/22/Ż.

Firma turecka interesuje się importem z Polski naczyń emaljowanych. P/10267/4M/Ro.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski rur stalowych do wyrobu mebli giętych. Sprawa pilna. P/10127/44/Ro.

Firma południowo - afrykańska poszukuje dostawców emaljowanych wiader i wiaderek do użytku domowego. P/10144/44/Ro.

Na rynku argentyńskim istnieją możliwości zbytu dętek gumowych do piłek nożnych. P/10373/54/Ro.

Firma fińska interesuje się importem z Polski białej blachy na wyrób opakowania blaszanego. P/10475/44/Ro.

Firma tuniska pragnie nawiązać korespondencję z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/10112/2/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY TURYSTYCZNE

ZARZĄDZENIA WALUTOWE W ZAKRESIE RUCHU TURYSTYCZNEGO WE WŁOSZECH.

Dekretem król. z 20 marca br. wydane zostały zarządzenia, mające na celu zwiększenie ruchu turystycznego we Włoszech, kolonjach i posiadłościach dzięki specjalnym ułatwieniom.

W tym celu Instytut narodowy dla wymiany z zagranicą (Istcambi) upoważni określone banki, organizacje turystyczne, biura podróży i t. p. zagranicą do wydawania turystom zagranicznym lub Włochom przebywającym stale zagranicą specjalnych czeków turystycznych, wystawionych w lirach włoskich i ciągnionych na Istcambi. Czeki te, które są nieprzenośne, wydawane będą za zapłatą w walucie zagranicznej lub wolnych dewizach według kursu ustalonego każdorazowo przez Istcambi w porozumieniu z Min. Finansów i realizowane we Włoszech, względnie kolonjach i posiadłościach włoskich w instytucjach wskazanych przez Istcambi.

Na tych samych warunkach upoważnione zostają niektóre banki i biura turystyczne zagranicą do wystawiania na swych korespondentów we Włoszech listów kredytowych i poleceń wypłaty.

Ponadto Istcambi może upoważnić do wypuszczania czeków turystycznych, ciągnionych na Istcambi, również i banki oraz organizacje turystyczne we Włoszech, kolonjach i posiadłościach, za zapłatą w walucie zagr. lub wolnych dewizach według kursu ustalonego jak wyżej przez Istcambi.

Tak czeki turystyczne, jak i listy kredytowe oraz polecenia wypłaty wydawane mogą być tylko osobom udającym się do Włoch wyłącznie w celach turystycznych i zwolnione są one od wszelkich opłat stemplowych i rejestracyjnych.

Czeki turystyczne, listy kredytowe oraz polecenia wypłaty, niewykorzystane w całości lub częściowo przez turystów we Włoszech, kolonjach i posiadłościach włoskich wykupywane będą przez instytucje, które je wydały w walucie zagranicznej na podstawie kursu ustalonego w dniu realizacji, za uiszczeniem pewnej prowizji na korzyść Istcambi. W związku z tem zezwolony jest wywóz czeków turystycznych i listów kredytowych niezużytych, wzbroniony jest natomiast posiadaczom ich wywóz lirów.

Według komentarzy prasowych, ułatwienia, z jakich korzystać mają turyści zagraniczni, polegać będą na przyznaniu wyższego kursu za walutę zagraniczną, wpłacaną za otrzymane czeki względnie listy kredytowe, a to w formie przyznania dodatkowej premji do kursu urzędowego walut, notowanego na giełdzie rzymskiej. Podobnie, na tych samych warunkach mają być sprzedawane turystom zagranicznym bony hotelowe i benzynowe, wypuszczane przez E. N. I. T. (Ente Nazionale Industrie Turistische) oraz Narodową Federację faszyst. hotelowo-turystyczną.

Dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia w Gazecie Urzędowej t. j. 21 marca 1936 roku.

Jak widzimy z przytoczonych danych, Włochy w swych dążeniach, do ożywienia ruchu turystycznego wprowadzają u siebie system ułatwień o charakterze zbliżonym do systemu niemieckich marek rejestrowych (register Mark), który wydaje w Niemczech dobre rezultaty. Oczywiście, że system ten możliwy jest do przeprowadzenia jedynie przy reglamentacji dewizowej, świadczy ponadto o przyznaniu faktu dewaluacji swej waluty oraz dążeniach do ściągnięcia walut obcych wszelkiemi rozporządzalnemi sposobami.

TURYSTYKA MORSKA W SYSTEMIE CLEARINGOWYM.

Turystyka międzynarodowa coraz więcej wkracza pod znak wymiany kompensacyjnej. Kraje, mające w określonym kierunku wymianę towarową z saldem dodatniem wyrównują to saldo wydatkami kompensacyjnemi turystów, tak ażeby wymianę zbliżyć do większego wyrównania. Niedoskonałości kompensaty towarowej zastępywane są więc i wyrównywane ruchem turystycznym. Pomoc w tej formie dla handlu międzynarodowego, który w okresie rozkwitu autarkicznych tendencyj utyka i nawet zanika, nietylko chroni handel ten w pewnej mierze od upadku, lecz przyczynia się do jego ożywienia. Tak, wprowadzenie kwot turystycznych do obliczeń kompensacyjnych pomiędzy Polską a Węgrami oraz pomiędzy Polską a Jugosławją, przy saldzie towarowem dodatniem na rzecz Polski, przyczyniło się do niezmniejszania się tego salda, przez częściowe ożywienie wymiany towarowej.

Jedną z pierwszych tego rodzaju tranzakcyj była umowa turystyczna 1935 roku pomiędzy Niemcami a Danją, według której Danja zobowiązała się nabyć w Niemczech za 2 miljony marek manufaktury wzamian za wydatki niemieckich turystów w Danji.

Specjalny Komitet Turystyczny Ligi Narodów z początkiem rb. wystąpił z ciekawą propozycją oparcia ruchu turystycznego na zasadach clearingu i to w równych proporcjach. Tego rodzaju propozycja zapewne mija się z intencjami niejednego kraju, nie licząc się z indywidualnością i wyłącznością poszczególnych stosunków międzypańsiwowych, różnicami zamożności, wielkości wzajemnego salda handlowego i płatniczego, wzajemnej polityki handlowej i t. d. Przyjęcie tego rodzaju schematu raczej mogłoby zniweczyć wszystko dodatnie, co mogłoby dać systemowi kompensacyjnemu wprowadzenie do niego wydatków turystów w odwiedzanym kraju.

Należy raczej przypuszczać, że utrzyma się i rozwinie nie clearing turystyczny, lecz raczej zapoczątkowane już i dalej się rozszerzające próby łagodzenia nierównej kompensaty towarowej ruchem turystycznym.

Można się oburzać na tego rodzaju przyjęcie podróżnych do wymiany „towarowej“, jak i potępiać pogwałcenie zasady swobody lokomocji (swoboda lokomocji nie zostaje naruszona, tylko zapewnione są korzystniejsze jej warunki do pewnych krajów, w interesie społeczności, do której turysta należy, a więc w interesie jego samego również, co też olbrzymia większość turystów dobrze sobie uświadamia). Życie jednak dyktuje konieczność uwzględniania wydatków turystów poza granicami kraju, dla nadania systemowi kompensacyjnemu większej sprężystości i, przez wyrównanie nadmiernych różnic, — dla ożywienia wymiany towarowej.

Jak przedstawiają się perspektywy naszej turystyki morskiej z uwagi na możliwości wprowadzenia kwot turystycznych do clearingu z krajami, z któremi istnieją połączenia okrętowe i do których urządzane są wycieczki morskie?

Zgóry powiedzieć można, że system okrężnych wycieczek, ze zwiedzaniem kilku krajów po kolei i oparciem się w portach o statek, zastępujący hotel, nie może być brany pod uwagę.

Ze wszystkiemi niemal krajami północnej i północno - zachodniej Europy mamy saldo handlowe dodatnie, choć malejące w ostatnich latach. Na czasie więc będzie popierać turystykę naszą do tych państw, oczywiście tam, gdzie udział kwot turystyczn. może przyczynić się do zwiększenia absolutnej wysokości naszego eksportu do tych krajów, chociażby dodatnie saldo handlowe z przyjęciem do niego kwot turystycznych nawet się zmniejszyło

Turystykę taką do krajów Bałtyku przedewszystkiem, na ożywieniu wymiany z któremi, nietylko towarowej, ale i kulturalnej, nam tak bardzo zależy, turystykę o dłuższym pobycie w jednym kraju, naprz. na okres letniej kanikuły, na okres zjazdów, wystaw, sportowych imprez i t. p. należałoby poprzeć zapewnieniem odpowiednich ulg kolejowych, okrętowych, paszportowych, etc. Przedewszystkiem jednak ten ruch miałby korzystać nietylko z linjowych statków polskich, ale i z wycieczkowych, oraz kursujących na linjach dalszych. Ten clearingowy ruch turystyczny może być pożyteczny dla rozwoju polskich towarzystw okrętowych i sam od nich doznać znakomitego ułatwienia i poparcia.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

WARTOŚĆ ZAMRAŻANIA I JEGO CENA.

Na rynku krajowym pojawił się towar wędzony po zamrożeniu dwugodzinnem w nowej zamrażalni. Towar ten nadzwyczaj korzystnie odróżnia się od ryb mrożonych na wolnem powietrzu, które po uwędzeniu dawały ciemne mięso, o małej wartości spożywczej.

Dotychczas mrożono ryby na wolnem powietrzu w komorach chłodniczych Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni. Czas zupełnego zamrożenia np. dorszy wynosił od kilku do dziesięciu nawet dni. Obecnie w zamrażalni zamrażanie dorszy trwa dwie godziny. Szybkość mrożenia ma decydujące znaczenie dla dobroci ryby i jej dalszego przechowywania. Ryba mrożona długo na wolnem powietrzu, posiada wszystkie tkanki swego mięsa rozsadzone przez kryształki lodu (dorsz zawiera około 80% wody). Jeśli przekroimy taką rybę, to widać wyraźnie w mięsie kryształki lodu, jakby żyłki biegnące w rozmaitych kierunkach. Gdy taka ryba odtaje, to z mięsa ryby wraz z wodą wyciekają soki, i ryba taka traci na smaku i wartości odżywczej. Natomiast przy mrożeniu szybkiem w zamrażalni (dwie godziny) tkanka mięsna zamarza szybko i równomiernie, przy odtajaniu tkanka pozostaje bez zmiany jak u świeżej ryby, a soki wszystkie pozostają w rybie. Jeśli przekroimy mięso zamrożonej szybko ryby, to ma ono wygląd śnieżno - biały i nie widać żadnych kryształków wodnych zlodowaciałych. Ryba po odtajaniu i przyrządzeniu ma smak i wszystkie zalety ryby zupełnie świeżej. Ryba wychodząca z zamrażalni poddana jest glazurowaniu tj. pokrywa się warstwą lodu, co przyczynia się do dobrego przechowywania, gdyż utrudnia wysuszenie ryby.

Sprawa właściwej kalkulacji kosztów zamrażania ryb w nowej zamrażalni stanowi zagadnienie pierwszorzędnej wagi.

Zakończono już pierwszy okres próbnych mrożeń. W okresie od 18 marca do 8 kwietnia br. zamrażalnia była czynną czternaście razy, zamrażając 64.375 kg ryb w czasie 145 godzin. Na ryby składały się: dorsze całe 250 kg, dorsze czyszczone bez głów 10.030 kg, dorsze czyszczone z głowami 40.310 kg, flądry całe 11.550 kg, flądry patroszone 1.955 kg, śledziki całe 220 kg, szproty 60 kg.

Początkowo obliczano koszta mrożenia na 9,4 gr za kg, kierując się między innemi takiemi rozważaniami, które streszczamy za „Komunikatem Portu Rybackiego":

„Chociaż zamrażalnia powstała z pieniędzy skarbowych, prowadzoną być musi na zasadach zdrowej kalkulacji handlowej. Gdyby więc powstały dalsze zamrażalnie prywatne (np. w Gdyni czy w Wielkiej Wsi) toby nie mogły pracować mając za konkurenta zamrażalnię państwową pracującą na niskich stawkach taryfowych, ze stratami. Od samego więc początku taryfy zamrażalni muszą być ustalone na zasadach gospodarki prywatnej, aby rynek przyzwyczaić do kosztów mrożenia, a zamrażalnię przedstawić inicjatywie prywatnej jako placówkę rentowną. W tych warunkach doczekać się możemy dalszych zamrażalni wybudowanych już przez kapitał prywatny, a nie państwowy. Nasze rybołówstwo morskie stać już na to, aby placówki budowane przez Państwo (w rodzaju zamrażalni), były placówkami samowystarczalnemi".

Opłaty jednakże obniżono wkrótce do 8 gr za kg, ale i to okazało się za mało.

Za przywożone z połowów bornholmskich i z Głębi Gdańskiej dorsze otrzymywali rybacy sześć złotych za 50 kg dorszy patroszonych z głowami. Rybacy niezadowoleni z tak niskiej ceny niechętnie wyjeżdżali na połowy. Ponieważ dowożone dorsze oddawane są przez poszczególne firmy do mrożenia, postanowiła Hala i Chłodnia Rybna obniżyć stawki za mrożenie ryb, aby umożliwić firmom płacenie wyższych cen rybakom. Począwszy od dnia 22 kwietnia br. stawka za zamrożenie stu kg dorszy (lub flądér) wynosi 6,— zł, a równocześnie ryby zamrożone mają bezpłatny dwutygodniowy okres składowania w komorach chłodniczych, za co płaco-

no dotychczas 1,20 zł. Obniżka wynosi więc (w stosunku do dawniej pobieranych 8,— zł za mrożenie i 1,20 zł za składowe), na stu kg ryb 3,20 zł, a na 50 kg ryb 1,60 zł, gdyż całkowita opłata za składowe i mrożenie wynosi obecnie 6,— zł za 100 kg.

Obniżenie opłat za mrożenie ryb pozwoli na dalsze uprawianie połowów dorszy i flądер.

Należy mieć na uwadze, że ryba wychodząca z zamrażalni odrazu, lub po przechowaniu dłuższem w komorach chłodniczych winna być *konkurencyjna* z innym surowcem rybnym, któremu przecież lekko ustępuje co do wartości odżywczej. O konkurencyjność względem droższych gatunków ryby łatwiej, lecz co powiedzieć o możliwości konkurencji zagranicznego dorsza ze statku - chłodni, stojącego w Gdyni, jak to miało miejsce w zeszłym roku?

Niewątpliwie ryba wychodząca z zamrażalni lub z komory chłodniczej po zamrożeniu przed pewnym czasem musi być traktowana jako surowiec do konsumcji lub wędzenia tańszy od innej surowej ryby. Letnia flądra i letni dorsz z połowów przybrzeżnych są miarodajnymi konkurentami konserwowanego w chłodniach dorsza i flądry z połowów wiosennych, drugim konkurentem jest wymieniony dorsz zagraniczny, śledzie i sardele zagraniczne. Kalkulacja zamrażania winna uwzględnić te czynniki, tembardziej, że pożądana społecznie konsumcja tańszej ryby morskiej w porze letniej i rozwój smażarnictwa wymagają postawienia konserwowanej w surowym stanie ryby w ułatwione warunki, rozpowszechnienia na rynku krajowym.

KRONIKA.

— **DZIAŁ RYBNY W PRZYSZŁYCH HALACH TARGOWYCH W GDYNI.** 21 kwietnia odbyła się w Komisarjacie Rządu m. Gdyni, konferencja informacyjna w sprawie budowy nowoczesnych hal targowych, która ma być rozpoczęta jeszcze w tym sezonie budowlanym, a zakończyć się ma w połowie przyszłego roku. Pod hale targowe przeznacza się teren przy ul. Jana z Kolna. Hale będą sąsiadowały z projektowanym dworcem towarowym, i są przeznaczone do handlu hurtownego przy równoczesnem umożliwieniu sprzedaży detalicznej, dla obsługi miasta i zaopatrywania statków. W halach targowych znajdą się również pomieszczenia dla handlu rybnego, z połowów morskich i słodkowodnych (ryby żywe w basenach. ryby śnięte i zamrożone, oraz przetwory rybne — wędzone, solone, konserwy rybne itp.)

Nowoczesne urządzenia dla działu rybnego w projektowanych halach targowych, przyczynią się do zaopatrywania Gdyni w tanie ryby morskie i umożliwią zbyt na rynku gdyńskim rybom słodkowodnym z połowów krajowych (połowy stawowe, jeziorowe i rzeczne). W tym samym stopniu rozwinie się zaopatrywanie statków zagranicznych i polskich w artykuły rybne.

— **BUDOWA CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ WZNOWIONA.** Wznowiono z wiosną budowę chłodni śledziowej w porcie rybackim w Gdyni. Oddanie do użytku parteru i pierwszego piętra ma nastąpić 1-go sierpnia br., należy się jednak liczyć z możliwością niedotrzymania tego terminu. Drugie i trzecie piętro ma być oddane do eksploatacji w drugiej połowie roku.

Chłodnia śledziowa jest obliczoną na powiększenie jej o dalsze dwa piętra w roku przyszłym.

— **JAK DANJA ZAOPATRUJE WIEDEŃ W RYBY MORSKIE?** Od kilku tygodni co piątku przyjeżdża do Wiednia biały samochód towarowy specjalnie dostosowany do przewożenia świeżych ryb morskich w lodzie, na długich odległościach. Drogę z Kopenhagi do Wiednia (niecałe tysiąc km) samochód ten przebywa w ciągu 22 godzin, tranzytem przez Niemcy, konkurując z taniemi taryfami kolejowemi.

RYNKI SPOŻYWCZE

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW MLECZARSKICH.

(według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu).

Tydzień poświąteczny minął na rynku krajowym spokojnie. Zapotrzebowanie wewnętrzne zmalało, jednak ceny krajowe w stosunku do okresu przedświątecznego nie uległy znaczniejszym zmianom, m. in. z tego powodu, że zaniechano podwyższenia cen, mimo zwiększonego zapotrzebowania przedświątecznego.

Rynki zagraniczne również notują naogół tendencję spokojną i nieustaloną. Londyn notował w dniu 17 bm.:

masło	kolonjalne	86
	polskie	85—86
	litewskie	85—86
	łotewskie	86
	afrykańskie	82—83
	duńskie	100—102

per cwt landed London, jednakowoż już obecnie nadchodzą wiadomości o obniżeniu notowania masła polskiego do poziomu 82—83 (per cwt. landed).

Notowanie duńskie uległo w dniu 16. bm. ponownej dalszej redukcji o 10 koron na 170,— koron za 100 kg przy nieustalonej tendencji.

W dniu 20 kwietnia rb. płacono za jajka z Poznańskiego zł 63,00 — 65,00 za skrzynię 24-kopową. W drobnym hurcie notowano zł 0,75 — 0,80, w detalu zł 0,85 — 0,90 za mendel. Tendencja słaba.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	27. 4.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	29. 4.
s/s CAPELLA*	4. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 5.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto		
		2) Helsinki, Kotka	s/s E. RUSS	10. 5.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s PICKHUBEN	1/2. 5.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	27. 4.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	29. 4.
s/s CAPELLA*	4. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	6. 5.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		ŁOTWA		
s/s URANUS*	27. 4.	**Ryga**		
s/s MINOS*	4. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	27. 4.
(via Bremen)		co tydzień	s/s MINOS*	4. 5.
		Ryga		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	26. 4.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	co 2 tygodnie		13. 5.
		LITWA		
s/s FALKEN	26. 4.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	29. 4.
	10. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)*		13. 5.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	7. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 5.
		co 8 dni		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	2. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	5. 5.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 5.
		co 10 dni		
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	27. 4.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	27. 4.
	11. 5.	co 2 tygodnie		11. 5.
s/s BLENDA	4. 5.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	6. 5.
	18. 5.	co 2 tygodnie		20. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	27. 4.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	27. 4.
s/s EGON	4. 5.	co tydzień	s/s EGON	4. 5.
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s ALEXANDRA	28. 4.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALEXANDRA	28. 4.
s/s TCZEW	2. 5.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	2. 5.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s URANUS*	27. 4
s/s URANUS*	27. 4.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	4. 5.
s/s MINOS*	4. 5.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	29. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	30. 4.
	6. 5.	co tydzień		7. 5.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 27. 4.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 27. 4
	ok. 11. 5.	co 2 tygodnie		ok. 11. 5.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
s/s BORGILA	27. 4.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**	s/s BORGILA	27. 4.
m/s BATAVIA	5. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	5. 5.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	4. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	27. 4.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	11. 5.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	26. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	30. 4
s/s LECH*	3. 5.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	7. 5.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	26. 4.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	30. 4.
s/s LUBLIN*	3. 5.	co tydzień	s/s LUBLIN*	7. 5.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	29. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	29. 4.
		co 1—2 tygodnie		
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	2. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	2. 5.
s/s HELDER	9. 5.	co tydzień	s/s HELDER	9. 5.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR	25. 4.	co miesiąc	s/s STÖR	25. 4.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	29. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	29. 4.
s/s IRENE	6. 5.	co tydzień	s/s IRENE	6. 5.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	28. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	29. 4.
s/s PUCK	5. 5.	co tydzień	s/s PUCK	6. 5.
s/s DIANA	4. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s DIANA	4. 5.
s/s ANDROMEDA	11. 5.	1—2 razy w tygodniu	s/s ANDROMEDA	11. 5.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 28. 4.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 28. 4.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	28. 4.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	29. 4.
s/s HEL	5. 5.	co tydzień	s/s HEL	6. 5.
s/s BUTT	27. 4.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	27. 4.
s/s BUSSARD	7. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	7. 5.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s KALEV	18/20. 4.
		co 3 tygodnie		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	5. 5.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	8. 5.
	19. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		22. 5.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	26. 4.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	27. 4.
s/s MAGNUS	10. 5.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 5.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s MELILLA	2. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MELILLA	2. 5.
s/s TANGER	16. 5.	co 2 tygodnie	s/s TANGER	16. 5.
		Valencia — Barcelona		
s/s NERMA lub subst.	30. 4.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
—		**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI	1. 5.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s BIRKALAND* m/s HEMLAND	9. 5. 15. 5.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND m/s HEMLAND	3. 5. 22/23. 5.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	Statek	10/15. 5.
m/s LEWANT	15. 5.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT	17/20. 5.
		B. Porty dalsze		
s/s MINNEQUA* s/s SCANSTATES*	2. 5. 16. 5.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SAGAPORACK* s/s CARPLAKA*	30. 4. 8. 5.
m/s PIŁSUDSKI*	1. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI m/s BATORY	6. 5. 18. 5.
s/s MELILLA s/s TANGER	2. 5. 16. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA s/s TANGER	2. 5. 16. 5.
m/s KR. MARGARETA m/s LIMA	8. 5. 31. 5.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA m/s LIMA	13. 5. 20. 6.
s/s EQUATOR s/s ATLANTA	2. 5. 10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s BORGLAND s/s HERAKLES	7. 5. 8. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 24. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 4. s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
m/s KLIPPAREN 29. 4.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KLIPPAREN 29. 4.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BATH 16. 5. s/s TITAN 6. 6. s/s CITY OF CARDIFF 27. 6.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
	PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**	
m/s RAGNHILDSHOLM 4/5. 5. m/s TOPEKA 4. 5. m/s TROLLEHOLM 15. 5.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TITANIA 19. 5.
s/s WEST MORELAND 12. 5.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST MORELAND 12. 5.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 kwietnia:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.

s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyładowania i załadowania, Reinhold.

s/s BORGILA lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i załadowania, Bergenske.

s/s URSA lin. po ładunek do portów zachodniej Norwegji, Bergenske.

s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Prowe.

s/s IWAN lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyład. i załadowania, Bergenske.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

m/s VERA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s SINGOALLA po węgiel, MEW.

s/s ANNA GOULANDRIS po węgiel, MEW.

s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.

ż/m MARGIT po węgiel, PAM.

s/s ERCOLE po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s ANTONIETTA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

28 kwietnia:

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Lenczat.
s/s ALEXANDRA lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Prowe.
s/s RIGA ze złomem, Rummel & Burton.
s/s EBBA z fosforytami, PAM.

29 kwietnia:

s/s MEROPE lub substytut lin. z Amsterdamu dla wyład. i załadowania, Reinhold.
m/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s BIRKALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania i załadowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s ERNST HUGO STINNES 17 po węgiel, PAM.
s/s BIRMA po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s AUSEKLIS ze złomem, PAM.
s/s AKENSIDE z rudą, Behnke & Sieg.

30 kwietnia:

s/s SAGAPORACK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, A. S. L.
s/s NERMA lin. z portów hiszpańskich z ładunkiem owoców, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, Behnke & Sieg.

1 maja:

m/s PIŁSUDSKI z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia—Am. L. żegl.
s/s CAPRI lin. z portów zach śródziemnomorskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s PICKHUBEN lin. (lub 2-go) po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s POZNAŃ ze złomem, PAM.
s/s BORGA po węgiel, PAM.

2 maja:

s/s MINNEQUA lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s MELILLA lin. z portów Marokka i Portugalji dla wyład. i załadowania, Bergenske.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.

3 maja:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

4 maja:

s/s CAPELLA lin.
s/s DIANA lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Wolff.
s/s TOPEKA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyład. i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wyład. i załadowania, Wolff.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i załadowania, Reinhold.

5 maja:

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
m/s BATAVIA lin. po ładunek do wschodniej Norwegji, Bergenske.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i załadowania. Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wyładowania i załadowania, PAM.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i załadowania, Reinhold.

6 maja:

s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wyład. i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i załadowania, Reinhold.

W sprawie dodatkowych kosztów przy obliczaniu frachtu morskiego od pomarańcz hiszpańskich

(Artykuł dyskusyjny).

Poważnym składnikiem kalkulacji cen na pomarańcze sprzedawane w kraju jest fracht morski, jaki importerzy polscy tego artykułu opłacać powinni. Jest więc rzeczą niezbędną, aby zainteresowana strona polska, pomimo nastręczających się trudności tak językowych, jak i wynikających z niedostatecznej znajomości warunków handlu morskiego, przy badaniu swych składników kalkulacyjnych bardzo starannie zaznajamiała się ze wszystkiemi dokumentami połączonemi z daną tranzakcją. Dotyczy to w szczególności konosamentów, które, jak zobaczymy niżej zawierają nieraz pozycje, nastręczające poważne zastrzeżenia.

Jeśli chodzi o wysokość płaconego frachtu za pomarańcze i sposobu jego obliczania, to importer winien wiedzieć dobrze, co płacić jest obowiązany, a co mu się dolicza bez dostatecznego uzasadnienia.

Obliczanie ustalonej stawki frachtowej przez towarzystwa żeglugowe jest przestrzegane ściśle, według ustalonej przez nie jednolitej stawki, aczkolwiek jej wysokość nasuwa poważne zastrzeżenia ze strony importerów i najprawdopodobniej, prędzej czy później. dojdzie do zatargu z poważniejszymi importerami. Jeśli importerzy, ze swej strony również się porozumieją, z całą pewnością, znajdą się w pozycji mocniejszego i stawki towarzystwom okrętowym podyktują.

Nie przesądzając już teraz biegu i wyniku tej sprawy, pragnęlibyśmy już obecnie zwrócić uwagę na doliczanie do frachtu, różnych drobniejszych i większych pozycyj, nazywanych rozmaicie: „Spanish stamps", „Transport tax", „U. N. E. A.", „Spanish dues" itd. Kto miał w ręku konosament „owocowy", widział tam zawsze drabinkę różnych kosztów. Poszczególne pozycje nie są znaczne i importer, pragnąc jak najprędzej transport wykupić, nie ma czasu wniknąć, co właściwie one oznaczają i na jakiej podstawie są liczone.

Niewątpliwie, nie bez wpływu na taką swego rodzaju bezkrytyczność do tego, jest zaufanie do polskiego maklera, oparte na słusznem domniemaniu, że on w pierwszym rzędzie, jako fachowiec w tej dziedzinie, stanie w obronie interesów polskiego kupca.

Aby nie być gołosłownemi podajemy poniżej tabelkę tych dodatkowych kosztów, które zwróciły na siebie uwagę jednego z importerów gdyńskich, a to na skutek niejednolitości przy każdym z poszczególnych transportów.

Oto są liczby:

1.	190 skrz.	Ł.	—.17.10
2.	200 „	Ł.	—.17.10
3.	239 „	Ł.	1.01.02
4.	320 „	Ł.	—.07.01
5.	400 „	Ł.	—.09.—
6.	916 „	Ł.	2.16.06
7.	1000 „	Ptas.	26.50
8.	1400 „	Ptas.	30.65
9.	1400 „	Ł.	1.10.—
10.	1800 „	Ł.	6.06.06
	7865 skrz.	Ł.	14.05.11
		& Ptas.	57.15

Sumy te po przeliczeniu Ł. po kursie zł 26.50 i Ptas. po zł 72,75, dają ogólną kwotę zł 416.25, a więc przeciętnie przeszło 5 groszy od skrzynki. Licząc wagon po 200 skrzynek, otrzymujemy sumę zł 10.— od każdego wagonu. Przy obrocie gdyńskich importerów, stanowi to w sezonie parę tysięcy złotych.

Dla wyświetlenia tej sprawy jeden z importerów zwrócił się do maklera jednej z linij o wyjaśnienie zarówno reguły jak i podstawy, a także powodów takich różnic. Ponieważ także i miejscowy makler nie wiedział o co w tych wypadkach chodzi, odniósł się do maklera w Walencji.

Jako wyjaśnienie importer otrzymał list, który prawie w dosłownem tłumaczeniu podajemy:

> „Prosimy firmie X wyjaśnić, że „dodatkowe koszty" za wyjątkiem „U. N. E. A.", są jednakowe dla wszystkich transportów hiszpańskich i są płacone państwu; zazwyczaj płaci je załadowca, jednakże gdy tego sobie życzy, pobieramy je na konosamencie.
>
> Co się tyczy kosztu na „U. N. E. A." (Union Nacional de Exportacion Agricola), jest on teraz dobrowolny i firma X, jeżeli życzy, może go wyreklamować od załadowcy".

List ten stwierdza, że:

1. wysokość obliczanych kosztów winna być zawsze jednakowa, co rozumiemy, że stawka jest dla całej Hiszpanji i wszystkich eksporterów jednakowa, a czemu przeczy podane wyżej zestawienie:
2. obliczane koszty są przymusowe i idą na rzecz skarbu państwa; zazwyczaj pła-

ci je załadowca i przerzuca zaś na importera zagranicznego;

3. „U. N. E. A." jest dobrowolnem opodatkowaniem się eksportera na rzecz swojej organizacji, w praktyce także kosztem zagranicznego importera.

Powstają dwa zagadnienia: — jedno, czy eksporter hiszpański, opodatkowany przymusowo czy dobrowolnie, ma prawo przerzucić te ciężary na kupującego, jeżeli cena opiewa na F. O. B. i drugie — czy makler, linji należącej do porozumienia, mając ustaloną stawkę frachtową, ma prawo przyjąć zlecenie załadowcy odnośnie wpisania tych czy innych pozycyj przy frachcie, w rezultacie podwyższających go, jeżeli to nie jest wyraźne zaliczenie i może odbiorcę wprowadzić w błąd, że są to opłaty idące na rzecz linji okrętowej.

Wobec jednego i drugiego zajmujemy stanowisko negatywne. Jeżeli się kupuje towa F. O. B., to ma być on dostarczony aż na statek i żadne koszty, jeżeli nie powstały na wyraźne zlecenie importera, nic go nie obchodzą i są sprawą tylko i wyłącznie załadowcy. W sprawie drugiej wydaje się, że załadowca o ile ma coś uzasadnionego do pobrania od odbiorcy winien nałożyć wyraźne zaliczenie. Ukryta forma inkasa dodatkowych sum, na rzecz podatków lub składek eksporterów jest niedopuszczalna i linje okrętowe swoim autorytetem nie powinny tego pokrywać.

Jak wynika z tego, eksporterzy hiszpańscy w sposób dość swoisty obsługują polskiego klijenta. Nasi importerzy jednak winni się temu zdecydowanie przeciwstawić, szczególnie, że w sumie stanowi to wcale pokaźną pozycję. Wspomnieć należy, że doliczanie kosztów świadectw pochodzenia do faktur, jest również bezprawne.

Sezon 1935/36 ma się ku końcowi. Importerzy muszą zebrać wszystkie konosamenty i wnieść reklamację zarówno do dostawców o bezpodstawne doliczanie tych kosztów, jak również i do linij okrętowych, które taki proceder dostawcom umożliwiają i go tolerują.

Skoro już mowa o „dodatkowych kosztach" pragniemy zwrócić uwagę, że niejednokrotnie na konosamencie figuruje również i zaliczenie w wysokości jednego lub paru Ł. pomimo, że całkowita należność za dostarczony towar, jest pobierana przez inkaso bankowe. Podobne wypadki obliczane są oczywiście na niewyrobienie polskich importerów i w żadnym razie tolerowane być nie mogą.

Jak widzimy z uwag powyższych, importerzy pomarańcz hiszpańskich winni bronić swych interesów i nie dopuszczać do eksploatowania braku swego doświadczenia przez zagranicznych kontrahentów.

J. C.

Kronika

NOWE FIRMY IMPORTOWE W GDYNI.

W ostatnich dniach na terenie Gdyni powstały dwie nowe firmy importowe. Mianowicie firma „Towarzystwo Handlowo - Przemysłowe Alfred Jurzykowski, Spółka Akcyjna w Gdyni" oraz firma „Dom Przemysłowo-Handlowy „Chemart" Spółka Komandytowa w Warszawie, Oddział w Gdyni".

Pierwsza zajmować się będzie importem wszystkich towarów kolonjalnych. Druga — importem tłuszczów technicznych. Obie firmy należą do firm poważnych.

MIELARNIA KORZENI W PORCIE.

W związku z rozwojem gdyńskiego rynku kolonjalno-owocowego, powstają nietylko coraz to nowe firmy, ale i istniejące przedsiębiorstwa uruchamiają coraz to nowe działy swojej pracy. Ostatnio „Społem", po uruchomieniu nowoczesnej palarni kawy, a o czem pisaliśmy w Nrze 6-tym „Biuletynu", zainstalowało młynki dla przemiału korzeni, jak pieprz, cynamon, imbir i t. p.

Narazie są zainstalowane 3 młynki: dwa do właściwego przemiału drobnego i jeden — do przemiału grubszego, niejako przygotowawczego. Taki artykuł, jak np. cynamon, przychodzi w grubych laskach i cały, bez uprzedniego połamania na mniejsze kawałki, do przemiału, bez ryzyka uszkodzenia młynków, nie mógłby być użytym.

Młynki są poruszane napędem elektrycznym. Dobre ekshaustory i należyta izolacja komór przemiałowych, przeciwdziałają skutecznie wydzielaniu się gryzącego pyłu korzennego. Praca przy tych urządzeniach odbywa się w warunkach dobrych i bez konieczności używania masek.

Instalacja jest nawskroś nowoczesna i odpowiada wszelkim wymogom zarówno higjeny, jak i techniki. Nadmienić trzeba, że młynki są wykonane w kraju, przez firmę „Miisahm" we Włocławku. Jak nas informują, działanie młynków jest wydajne i całkowicie dobre.

ZAPASY OWOCÓW ŚWIEŻYCH W GDYNI

W magazynach portowych w Gdyni zalegały w dniach 21—23 bm. dość poważne zapasy owoców południowych świeżych. Ogółem zalegało około 85.000 skrzyń różnych owoców. Samych pomarańcz hiszpańskich, pochodzących z transportów przedświątecznych, znajdowało się jeszcze w tych dniach około 58.000 skrzyń. Pozatem jest również duży zapas cytryn syryjskich w ilości około 13.000 skrzyń oraz około 260 skrzyń cytryn włoskich, 250 skrzyń cytryn hiszpańskich, dalej 11.000

skrzyń pomarańcz palestyńskich, ponad 1.500 skrzyń grapefruitów, ca 300 skrzyń jabłek amerykańskich oraz około 200 skrzyń mandarynek.

Poza wyżej podaną ilością zalega jeszcze w magazynie Urzędu Morskiego w Wolnej Strefie około 60.000 kg pomarańcz z nadeszłego w dniu 27 marca s/s „Kraków" transportu pomarańcz luzem.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W drugiej dekadzie kwietnia sytuacja na gdyńskim rynku owocowym uległa dalszemu pogorszeniu. Istniejące zapasy w magazynach gdyńskich zwłaszcza pomarańcz palestyńskich nie znalazły chętnych nabywców. Nie wiele lepiej przedstawiała się sytuacja z pomarańczami hiszpańskiemi, których podaż była stosunkowo wielka, a towar oferowany w wielu wypadkach wykazywał znaczne braki, co spowodowało dalszą obniżkę cen na ten artykuł.

Cytryny syryjskie uległy również ogólnej depresji, spowodowanej nasyceniem rynku wewnętrznego.

W okresie sprawozdawczym gdyńskie firmy aukcyjne urządziły łącznie 7 przetargów, wystawiając ca 10.500 skrzyń hiszpańskich pomarańcz „blood-oval", z czego sprzedano ca 6.500 skrzyń osiągając cenę w granicach od 74—95 gr za kg netto. Większość partyj nie miała limitu i widać było, że aukcjonatorom chodzi o zbycie za wszelką cenę jaknajwiększej ilości wystawionego na sprzedaż towaru. Cytryn syryjskich zgłoszono do przetargu około 6.000 skrzyń. Niestety popyt na nie — nie był zbyt wielki, wskutek czego firmy zmuszone były obniżyć ceny wywoławcze. Większość partyj została sprzedana po zł 37,— za skrzynię.

Szczegółowy przebieg przetargów aukcyjnych w okresie sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o o.

W urządzonym przetargu dnia 15 kwietnia wystawiły do sprzedaży 2.528 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „blood-oval" i 900 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Zaofiarowany towar wykazywał w wystawionych próbach poważny procent braków, co spowodowało, że nabywcy proponowali znacznie niższe ceny niż w poprzedniej dekadzie. W wyniku przetargu pomarańcz hiszpańskich sprzedano ogółem 1.105 skrzyń po cenie zł 0,74—0,76 za kg. Resztę towaru wycofano. Wśród wycofanych 1.423 skrzyń znajdowało się 400 skrzyń marki „Arbona", będących w b. dobrym stanie i gatunku, za które oferowano 85 gr, gdy limit na nie był znacznie wyższy.

Pomarańcze palestyńskie nie znalazły wogóle nabywców i musiano wszystkie partje wystawione zdjąć z przetargu. Wogóle pomarańcze palestyńskie od dłuższego czasu nie znajdują wśród polskich kupców chętnych nabywców i prawdopodobnie istniejące zapasy będą musiały być wycofane na inne rynki.

Do następnego przetargu w dniu 20 bm. firma wystawiła 1.138 skrzyń hiszpańskich „blood-oval" i 900 skrzyń palestyńskich. Na pomarańcze hiszpańskie nie było znowu dużo reflektantów, gdyż z wystawionej ilości sprzedano zaledwie 645 skrzyń, w tem 200 skrzyń specjalnej marki „Arbona" (b. dobre). Resztę musiano wycofać z powodu braku nabywców. Za pomarańcze marki „Arbona" osiągnięto za 1 partję w wysokości 100 skrzyń po 85 gr za kg, za drugą zaś w tej samej wysokości po 90 gr. Za inny towar osiągnięto jedynie zł 0,74—0,77 za kg. Z wystawionej ilości skrzyń pomarańcz palestyńskich sprzedano zaledwie 50 skrzyń przyczem osiągnięto cenę 93 gr za kg, resztę musiano wycofać z powodu braku nabywców. Nabywcy rekrutowali się z kupców z Krakowa, Lwowa i Warszawy.

„Bałtyckie Aukcje Owocowe" Sp. z o o.

urządziły w tej dekadzie 3 przetargi w dniach 15, 17 i 20 kwietnia br.

Do przetargu w dniu 15 kwietnia wystawiono 2.346 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, będących własnością aukcjonatora oraz 2.270 skrzyń cytryn syryjskich, również będących własnością firmy aukcyjnej.

Pomarańcze hiszpańskie zostały całkowicie sprzedane, przyczem większość partyj osiągnęła stosunkowo dobrą cenę w okolicy 80 gr za kg.

Cytryny syryjskie musiano zdjąć z przetargu, ponieważ oferowane przez nabywców ceny były tak niskie, że aukcjonator wolał wycofać towar, niż sprzedać.

Następna aukcja w dniu 17 kwietnia stała pod znakiem cytryn syryjskich, wycofanych z poprzedniego przetargu. Na zgłoszone 2.270 skrzyń sprzedano 2.250 po cenie od 37—38 zł.

Bałtyckie Aukcje Owocowe urządziły poza wspomnianemi już jeszcze jeden przetarg w dniu 20 kwietnia, oferując poważną ilość 2.363 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, będących własnością firmy i 1.330 cytryn syryjskich. Z uwagi na niepewną sytuację i przykre doświadczenia z poprzednich przetargów aukcjonator nie ustalał przed przetargiem limitu.

Aukcje rozpoczęto przetargiem pomarańcz hiszpańskich. Niestety zainteresowanie tym artykułem było nadspodziewanie nikłe i w rezultacie zdołano sprzedać 100 skrzyń do Katowic po cenie zł 0,87 za kg, resztę po-

marańcz t. j. 2.263 skrzyń musiano wycofać z aukcji.

Znacznie większem zainteresowaniem i popytem cieszyły się tym razem cytryny syryjskie, których sprzedano 1.230 skrzyń w cenie 37 zł za skrzynię.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

wystawiły w dniu 15 kwietnia na aukcję 1.520 skrzyń cytryn syryjskich, 692 skrzynie pomarańcz hiszpańskich, 200 skrzyń grapefruits i niewielkie ilości śliwek amerykańskich oraz pomarańcz palestyńskich. Przetarg rozpoczęto od aukcjonowania cytryn syryjskich. Już przy pierwszej partji było widocznem, że nabywcy nie będą płacić ceny, notowanej dn. 9 kwietnia. Aukcjonator zdecydował się dopiero przy 9 partji obniżyć limit o kilka złotych w stosunku do poprzednio osiąganych cen, tak, że pierwsza partja została nabyta przez krakowską firmę po 38 zł za skrzynię. Cena ta jeszcze nie odpowiadała nabywcom i usiłowano ją obniżyć. Ze względu jednak na niewielką ilość towaru, zgłoszonego jeszcze do przetargu kupcy zaczęli się przelicytowywać i kilka partyj sprzedano nawet po 40 zł za skrzynię. Końcowy rezultat przetargu cytryn syryjskich: sprzedano 820 skrzyń w cenie od 38—40 zł za skrzynię, resztę, t. j. 700 skrzyń wycofano. Z zaoferowanych 200 skrzyń grape-fruitów sprzedano tylko 50 skrzyń po cenie 39 zł za skrzynię a 150 skrzyń wycofano. Śliwki amerykańskie nabyła firma łódzka płacąc za kg netto 1,35 zł.

Pomarańcze hiszpańskie osiągnęły cenę w granicach 80—85 gr za kg i z zaoferowanej ilości sprzedano ca 550 skrzyń. W aukcji omawianej wzięły udział 24 firmy z Katowic, Gdańska, Warszawy, Łodzi i Gdyni.

Drugi skolei przetarg urządziły Gdyńskie Targi Owocowe w dniu 20 kwietnia, zgłaszając około 3.800 skrzyń hiszpańskich pomarańcz „blood-oval", 2.000 skrzyń cytryn syryjskich i 150 skrzyń grape-fruitów. W przetargu tym wzięło udział około 70 kupców z całego kraju i Wolnego M. Gdańska. Przetarg rozpoczęto aukcjonowaniem pomarańcz. Towar wystawiony do przetargu wykazywał znaczny procent zepsucia, co było widocznem z wyłożonych prób. Sprzedano ogółem 2.170 skrzyń, osiągając cene od 0,65—0.80 zł, resztę towaru wycofano. Podczas aukcjonowania pomarańcz hiszpańskich zachodziły wypadki oferowania przez nabywców cen niezwykle niskich. Oczywiście aukcjonator nie mógł mimo widocznej chęci akceptować kilkunastu tranzakcyi i w rezultacie wycofał około 1.600 skrzyń. O wiele gorsze rezultaty osiągnięto przy aukcjonowaniu cytryn syryjskich, za które nie chciano więcej płacić jak 37 zł za skrzynię, wobec czego 80% towaru, zgłoszonego do przetargu, wycofano.

Wbrew wszelkim przewidywaniom zapanowała mocna tendencja na grape-fruity palestyńskie, cena których skoczyła wgórę o kilka złotych. Wszystkie partje wystawione do przetargu zostały nabyte po 42,5 zł za skrzynię.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 20—22 kwietnia br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich:

Kawa surowa w workach po 60 kg:
- brazylijska Victoria 6 — zł 3,55—3,63 za 1 kg
- brazylijska Victoria 7 — zł 3,47—3,50 za 1 kg
- brazylijska Rio 5 — zł 3,65—3,70 za 1 kg
- brazylijska Rio 7 — zł 3,50—3,55 za 1 kg
- brazylijska Santos Extra Prima — zł 4,20—4,25 za 1 kg
- brazylijska Santos Fancy — zł 4,50—4,60 za 1 kg
- brazylijska Santos zwykła — zł 4.00 za 1 kg
- niebieska „Tanganika" afryk. — zł 4,50—5,10 za 1 kg
- niebieska „Maragogype Nicaragua" duże ziarna — zł 5,90—7,00 za 1 kg

Herbata:
- gat. Sumatra — zł 12,00—12,80 za 1 kg
- gat. Ceylon specjalna — zł 14,50—17,50 za 1 kg
- gat. Ceylon zwykły — zł 13,00—14,00 za 1 kg
- kwiat herbaciany zależnie od gat. — zł 22,00—26.00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:
- kakao w proszku gat. Van-Houten — zł 5,00—5,50 za 1 kg
- kakao w proszku gat. Hollando zależnie od gatunku — zł 2,30—3.30 za 1 kg
- masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,25—3,40 za 1 kg
- ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,65—1,73 za 1 kg

Korzenie:
- pieprz czarny — zł 4,90—5.15 za 1 kg
- pieprz biały — zł 6,00—6,20 za 1 kg
- cynamon gat. Lignea — zł 8.40 za 1 kg
- cynamon gat. Vera prima — zł 9,00—9.40 za 1 kg
- cynamon ceyloński zależnie od gatunku — zł 8,50—9,50 za 1 kg
- wanilja Tahiti zależnie od gat. i opakowania — zł 45.00—47,00 za 1 kg
- wanilja Burbońska zależnie od gat. i opakowania — zł 50,00—53,00 za 1 kg
- kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opak. zł 9,50—11,75 za 1 kg
- gałka muszkatowa zależnie od gat. i opak. zł 6,30—6,70 za 1 kg

Owoce suszone:

korynłki zależnie od gat. — zł 1,25—1,35 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie zależnie od gat. — zł 1,70—1,95 za 1 kg
sułtanki greckie zależnie od gat. — zł 1,90—1,95 za 1 kg
rodzynki elemskie zależnie od gat. — zł 1,45—1,60 za 1 kg
śliwki suszone w work. po 100 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 0,95—1,15 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,37—1,50 za 1 kg
śliwki suszone po 25 wzgl. 12,5 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 1,05—1,25 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,45—1,70 za 1 kg
daktyle marokańskie:
w skrz. po 10 kg zależnie od gat. — zł 3,40—3,50 za 1 kg
w skrz. po 5 kg zależnie od gat. — zł 3,50—3,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie zwykłe — zł 6,00—6,20 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie przebierane — zł 6,20—6,40 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,40—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie w skrz. oryg. — zł 7,00—7,15 za 1 kg
migdały hiszpańskie słodkie olbrzymie w skrz. oryg. — zł 7,20—7,35 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oliwa francuska zależnie od wielk. opakowania — zł 3,30—4,20 za 1 kg
oliwa hiszpańska zależnie od wielk. opakowania — zł 2,80—3,50 za 1 kg
oliwa palestyńska zależnie od wielk. opakowania — zł 3,00—4,00 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie 1/10 ilustr. 2—3 ryb zł 0,48—0,50 za 1 puszkę
sardynki portugalskie club 30 mm 6 ryb — wzgl. białe — zł 0,88—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie club 1/4 — 30 mm — zł 1,16—1,20 za 1 puszkę
sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za beczkę
sardele holenderskie brabanckie solone w puszkach skrz. 5 kg — zł 14,00—17,00 za puszkę

Owoce świeże:

banany jamajskie za I gat. — zł 2,50—2,60 za 1 kg.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK V | GDYNIA 5 maja 1936 r. | NR. 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Warunki rozwoju przemysłu turystyczno-sportowego na Pomorzu

(Referat wygłoszony przez Radcę Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Bolesława Nowackiego na posiedzeniu Wojewódzkiej Komisji Turystycznej w Toruniu dn. 28. IV. 36)

Przed omówieniem stanu przemysłu turystyczno - sportowego na Pomorzu, koniecznem jest ustalić, co rozumieć należy pod pojęciem tego przemysłu turystyczno - sportowego. Otóż, zdaniem mojem, pod pojęcie przemysłu tego podpada wszelka działalność w celach zarobkowych, oparta na istnieniu pewnego warsztatu, przystosowanego do obsługi ruchu turystycznego. Tak ujęte określenie przemysłu turystycznego daje możność podciągać pod nie bardzo znaczny kompleks warsztatów zarobkowych, aczkolwiek całej pracy, poświęconej obsłudze turystyki, nie obejmuje. Tematem niniejszego referatu ma być przegląd sytuacji przemysłu turystyczno - sportowego na Pomorzu i wykazanie możliwości jego rozwoju.

Chciałbym jednak przed daniem przeglądu tej sytuacji pokrótce scharakteryzować warunki, w jakich przemysł turystyczno-sportowy rozwijać się może na naszym terenie i podkreślić te walory turystyczne, jakiemi Pomorze wyróżnia się w porównaniu z innemi dzielnicami kraju, a które zdaniem mojem, wróżyć mogą rozwojowi turystyki jaknajlepszą przyszłość.

Ustalonym jest pogląd w Polsce, że posiadamy dwa rejony, pociągające ku sobie turystykę, są niemi góry i morze. Dotąd, jak wykazują badania statystyczne, główny ruch turystyki koncentruje się przy górach i osiągnął już tam poważny rozwój, przynosząc zamieszkałej w górskich i podgórskich okolicah ludności pokaźne sumy. Według danych Izby Przemysłowo - Handlowej w Krakowie, sumy te sięgają 80 miljonów złotych rocznie. Ruch turystyczny i letniskowy w kierunku morza przedstawia się znacznie skromniej, bo według obliczeń szacunkowych dochody, jakie czerpie z niego życie gospodarcze, przedewszystkiem wybrzeża a dalej całego Pomorza, sięgają zaledwie 8 miljonów złotych. Tem niemniej zdać sobie należy dokładnie sprawę z tego, że tak wybrzeże morskie, jak i jego zaplecze na Pomorzu przedstawiają tak poważne walory turystyczne, że nic nie stoi na przeszkodzie, aby ruch turystyczny tutaj rozwinął się bardzo poważnie.

Przedewszystkiem chciałbym wskazać na walory zabytkowe prastarej dzielnicy polskiej Pomorza. Znajdujemy je u bram Pomorza w Toruniu, posuwając się dalej ku północy, wymienię tylko pobieżnie Chełmno, Grudziądz, Pelplin, Chełmżę a dalej Kartuzy, Wejherowo, Puck. Żarnowiec, Swarzewo i t. d., które wymagają wszystkie niemal bez wyjątku wytężonej propagandy dla podniesienia ich walorów atrakcyjnych. Osobno i całkiem z innych, znanych nam zresztą również powodów, wymienić należy Gdynię i całe wybrzeże polskie.

Te walory turystyczne spotęgowane jeszcze bardzo pięknym, urozmaiconym lasami, górami i jeziorami, krajobrazem posiadają jeszcze i ten dodatkowy moment atrakcyjny, że są udostępnione dla ruchu turystycznego dzięki istnieniu rozgałęzionej sieci kolejowej, oraz, co jest może jeszcze ważniejsze, dzięki istnieniu sieci szos dobrze utrzymanych oraz dróg kołowych. Lecz nie koniec na tem;

dlatego, aby ruch turystyczny miał możność rozwoju, potrzebne mu jest istnienie odpowiedniej ilości pomieszczeń, gdzieby turyści mogli się zatrzymać i znaleźć należyte wyżywienie. Otóż pod tym względem, biorąc pod uwagę skromne naogół wymagania polskiego turysty, Pomorze przy swym naogół wysokim poziomie stopy życiowej w porównaniu do innych połaci kraju, przedstawia niewątpliwie wielkie możliwości ze względu na istnienie niemal we wszystkich miejscowościach, atrakcyjnych z punktu widzenia turystyki, odpowiednich, chociaż skromnych, lokali hotelowych oraz restauracyjnych. Gorzej przedstawia się sprawa z istnieniem schronisk w miejscowościach, pociągających ku sobie sportowców. Za nielicznemi wyjątkami, jak n. p. Charzykowskie jezioro, dla uprawiania sportu wodnego oraz dla sportu narciarskiego w tamtejszych okolicach, jak również w Wieżycy dla tegoż sportu, niema ani odpowiednich schronisk, ani też urządzeń, przystosowanych do przechowywania sprzętu sportowego, w szczególności kajaków, dla którego to sportu jeziora kaszubskie wydają się być specjalnie predystynowane.

Natomiast dla obsługi w materjały pędne turystyki automobilowej Pomorze wydaje się być odpowiednio zorganizowane: gorzej przedstawia się sprawa odpowiednich zakładów mechanicznych, ale to zagadnienie łączy się ściśle z szerokiem zagadnieniem motoryzacji kraju.

Specjalną uwagę należy poświęcić tej części przemysłu turystycznego, która przeznaczona jest organizowaniu i propagandzie ruchu turystycznego. Pod tym względem, za nielicznemi wyjątkami, znajdujemy się jeszcze w samych zaczątkach organizacyjnych. — Biura podróży, pracujące na terenie Pomorza, a wspomnieć tu należy przedewszystkiem biuro „Orbis"", nie są przystosowane do organizowania ruchu turystycznego na mniej znanych szlakach turystycznych. Coprawda oddział biura tego w Gdyni w roku zeszłym wydał krótki przewodnik dla turysty po najbliższych okolicach Szwajcarji Kaszubskiej, lecz dalej sprawa organizacji ruchu i propagandy posunięta nie została. Pewne postępy natomiast zauważyć można w dziedzinie organizacji wycieczek masowych. Te jednak ograniczone są swym zasięgiem przedewszystkiem do Gdyni i wybrzeża.

Ważnym również czynnikiem przy organizacji przez biura podróży ruchu turystycznego jest sprawa posiadania przez nie odpowiednio wykwalifikowanych i dość inteligentnych przewodników. Przyznać należy, że zagadnienie to, aczkolwiek wielkiej wagi, i dzięki temu stanowiące przedmiot zainteresowania, odpowiednich prac i badań we wszystkich większych ośrodkach turystycznych Polski, nie jest jeszcze rozwiązane. Jedynie w Gdyni poczyniono już w tym kierunku pewne kroki i ujęto sprawę przewodników dla turystów w pewne określone ramy, między innemi, zapomocą przeszkolenia odpowiedniego zastępu ich na specjalnie zorganizowanych kursach.

Zagadnieniem, zbliżonem do sprawy podniesienia ruchu turystycznego, a więc ściśle złączonem z uprawianiem przemysłu turystycznego, jest odpowiednia organizacja propagandy prasowej. Przyznać należy, że na naszym terenie sprawa ta nie jest należycie zorganizowana. Jest to zagadnienie, w rozwiązaniu którego zainteresowane są poważnie wszystkie przedsięwzięcia przemysłowe i handlowe, czerpiące zysk z ruchu turystycznego, niemniej jednak, ze zrozumiałych powodów, przedsięwzięcia te same przez się nie są powołane do uprawiania propagandy turystyki, zrozumieć jednak powinny, że wszelka akcja, czy to społeczna, czy handlowa, mająca za cel propagandę turystyki, musi znaleźć z ich strony odpowiednie poparcie finansowe. Przykłady podobnego zrozumienia akcji propagandy turystyki znajdujemy w znacznej ilości w państwach zachodnio - europejskich, gdzie środki dla t. zw. Syndicats d'iniciative", których odpowiednikami są nasze związki propagandy turystycznej, dostarczane są w znacznej ilości przez sfery, zainteresowane w rozwoju ruchu turystycznego. Przy tej sposobności chciałbym wskazać na bardzo ciekawe spostrzeżenia, poczynione ostatnio w dziedzinie wyników gospodarczych dla poszczególnych ośrodków, powstających z ruchu turystycznego. Utartym był dotąd pogląd, że ruch turystyczny przynosi korzyść tylko tym ośrodkom, do których turyści się kierują; tymczasem okazuje się, że ruch ten wywiera wpływ poważny również na obroty handlowe ośrodków wyjścia turystów, a to ze względu na czynione przez nich zakupy przed udaniem się w podróż turystyczną. Z tego punktu widzenia wychodząc, podnieść należy pożytek inicjatywy Ligi Popierania Turystyki, która jak wiadomo, głównie zajmuje się organizacją wycieczek masowych i przez to niewątpliwie przyczynia się do ożywienia, może narazie niezbyt znacznego, obrotów handlowych w punktach wyjściowych tych wycieczek.

Mówiąc o organizacji ruchu turystycznego, pragnąłbym na tem miejscu poruszyć ważne, zdaniem mojem, z punktu widzenia przemysłu turystycznego na Pomorzu, zagadnienie organizacji punktów wypadowych dla ruchu turystycznego. Wydaje się bezsprzecznem, że dla organizacji ruchu turystycznego istnienie tych punktów wypadowych odgrywa rolę pierwszorzędną. Bezspornem jest również, że jeśli chodzi o Pomorze, to ruch turystyczny kieruje się przedewszystkiem na wybrzeże morskie.

Istnienie i należyta organizacja tych ośrodków wypadowych ma znaczenie pierwszorzędne. Nie ulega żadnej wątpliwości, że w

naszych warunkach takim ośrodkiem wypadowym jest Gdynia i najbliżej od niej położone kąpielisko w Orłowie Morskiem. Ruch wycieczkowy obejmuje nietylko turystów, stale przenoszących się z jednego miejsca na drugie, lecz również i te kategorje przyjezdnych, którzy dłuższy czas przebywają nad morzem w czasie sezonu. Dla pierwszej kategorji uczestników ruchu wycieczkowego powinny istnieć także i dobrze zorganizowane schroniska, względnie domy wycieczkowe, które mogłyby służyć dla nich za bazę do bliższych lub dalszych wycieczek krajoznawczych. Niestety stwierdzić należy, że tego rodzaju schroniska, które służą za punkty oparcia dla turystów w naszych górach, na wybrzeżu dotąd nie istnieją, co niewątpliwie stanowi poważny hamulec dla organizacji ruchu turystycznego.

Drugim elementem, mogącym przyciągnąć ruch turystyczny na Pomorze, a przez to samo sprzyjać rozwojowi przemysłu turystycznego, jest wprowadzenie, za przykładem zagranicy, tanich opłat za przejazdy kolejami, według specjalnie ustanowionych tras turystycznych. Sprawa ta w interesie własnym, jako przedsiębiorstw przemysłowych, powinna być podniesiona i przeprowadzana przez biura podróży przy odpowiedniem poparciu Ligi Popierania Turystyki, oraz czynników, skupiających się dookoła samorządu gospodarczego. Do tej samej kategorji postulatów należy domagać się, aby wszystkie miejscowości na Pomorzu, przedstawiające walory turystyczne, były zaliczone do spisu, objętego zniżkami przy wykupywaniu biletów powrotnych.

W dalszym ciągu tego siłą rzeczy pobieżnego przeglądu, pragnąłbym w kilku słowach poruszyć te trudności, jakie na drodze swego rozwoju spotykają te dziedziny przemysłu na Pomorzu, a specjalnie na wybrzeżu, które opierają swą egzystencję na ruchu turystów i letników. Nieraz spotyka się ze zdaniem, że turystyka i pobyt nad morzem połączone są z tak wysokiemi kosztami, które wpływają hamująco na ich rozwój, a przez to samo odbijają się ujemnie na sytuacji samego przemysłu. Przyznać należy, że uwagi te są słuszne tylko do pewnego stopnia. Nie można bowiem zapoznawać o tych warunkach, w jakich przemysł, obsługujący turystykę, a ten skoncentrowany jest przedewszystkiem na wybrzeżu, zmuszony jest pracować. Przedewszystkiem mieć tu należy na uwadze niezmierną krótkotrwałość sezonu, jak dotąd ograniczającego się do 6 tygodni, a najwyżej dwóch miesięcy w roku. Jasną jest rzeczą, że w tych warunkach amortyzacja poczynionych inwestycyj, zwłaszcza nieruchomości, napotyka na poważne trudności. Druga trudność i nieraz niezadawalający stan przemysłu hotelarsko - pensjonatowego wynika stąd, że w bardzo znacznej ilości wypadków z roku na rok następują zmiany w gronie osób eksploatujących nieruchomości, położone w kąpieliskach morskich. Powstaje to na skutek tego, że w przeważającej ilości wypadków hotele, a zwłaszcza pensjonaty, prowadzone są przez dzierżawców a nie przez samych właścicieli tych nieruchomości. Powoduje to niepewność wśród eksploatujących dane objekty co do następnego sezonu, w wyniku której pensjonaty nie są postawione na należytym poziomie a pozatem obliczane są na osiągnięcie zysku doraźnego. Również hamująco na należyty rozwój tego przemysłu wpływa zła organizacja przy zaopatrywaniu w żywność, ceny której z reguły poważnie podnoszą się w czasie sezonu. Przy płynności elementu właścicieli pensjonatów wspólne zorganizowanie zaopatrywania ich w żywność, względnie zawarcie jakichbądź umów ogólnych z dostawcami jest w tych warunkach wysoce utrudnione.

Ponieważ przedłużenie sezonu może w znacznym stopniu przyczynić się do polepszenia sytuacji w przemyśle turystycznym propaganda za przedłużeniem sezonu na wybrzeżu morskiem, na co pozwalają również warunki klimatyczne, jest zagadnieniem pierwszorzędnego znaczenia i to nietylko dla samego wybrzeża, lecz i dla innych miejscowości zaplecza, do których ruch turystyczny ma za punkt wypadowy kąpieliska morskie.

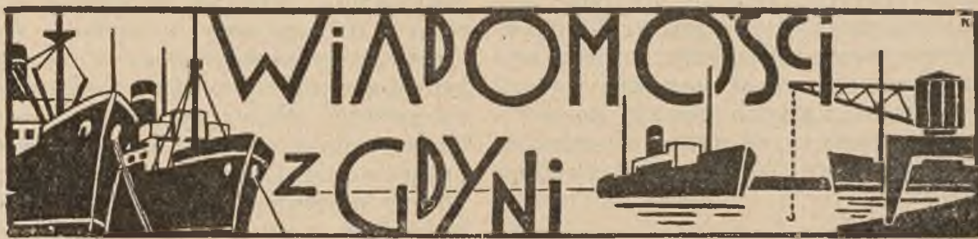
Osobno w referacie moim chciałbym poświęcić słów kilka produkcji sprzętu sportowego na terenie Pomorza. Według informacyj, jakiemi rozporządza przemysł ten jest rozwinięty bardzo słabo, jeśli chodzi o warsztaty, prowadzone na zasadach handlowych. Poza stocznią jachtową w Gdyni, która w niewielkich narazie rozmiarach produkuje jachty, jolki i kajaki, motorówki, sprzęt żeglarski, szyje żagle i t. p., na terenie Pomorza spotykamy jeszcze tylko jeden większy ośrodek produkcji sprzętu żeglarskiego w Chojnicach, w innych miejscowościach przemysł ten nie wykazał większego rozwoju. Fakt słabego narazie rozwoju przemysłu tego rodzaju wytłumaczyć należy nieznacznym, jak dotąd, rozwojem sportu jachtingowego, a z drugiej strony, jeśli chodzi o kajaki, bardzo znacznym rozwojem budowy kajaków przez samych sportowców, do czego walnie się przyczynia propaganda tego sportu, przez Polski Związek Kajakowy.

Już poza granicami administracyjnemi Pomorza, jednak na terenie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, istnieją dwie wytwórnie sprzętu sportowego w Bydgoszczy, wyrabiające narty, kajaki, drążki, sprzęt gimnastyczny z drzewa i metalu.

Oprócz tego wyrobem sprzętu sportowego trudnią się dwie szkoły rzemieślniczo-przemysłowe w Gdyni i w Działdowie, pierwsza wyrabia m. in. sanki, druga zaś łyżwy i okucia do nart.

Jak z powyższego wyliczenia, zresztą nie obejmującego mniejszych warsztatów rzemieślniczych, wynika, produkcja przemysłu sportowego nie przybrała dotąd większych rozmiarów.

Kończąc mój referat, pragnąłbym podkreślić, że aczkolwiek stan przemysłu turystyczno - sportowego na terenie Pomorza nie przedstawia się w chwili obecnej całkiem zadawalająco, tem niemniej stwierdzam, że postęp w tej dziedzinie, zwolniony nieco w ostatnich dwóch latach, ze względu na kryzys, jest stały, a że warunki dla jego rozwoju, istnieją, spodziewać się przeto należy, że przy wytężonej pracy wszystkich czynników zainteresowanych będziemy świadkami, może już w niedalekiej przyszłości, znacznej poprawy w jego poziomie i sytuacji.



PRACE IZBY W ZWIĄZKU Z WPROWADZENIEM DEKRETU PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ Z DNIA 26 KWIETNIA O REGLAMENTACJI DEWIZOWEJ.

Natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wprowadzeniu na podstawie dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej reglamentacji dewizowej Izba nasza przystąpiła do badania sytuacji, jaka z tego powodu może wyniknąć dla obrotów w dziedzinie handlu morskiego i usług na terenie portu gdyńskiego oraz w innych dziedzinach handlu zagranicznego na terenie jej okręgu.

W związku z tem w dniu 28 kwietnia Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski wziął udział w naradzie portowych sfer gospodarczych, należących do Rady Interesantów Portu.

W dniu 29 kwietnia zwołana została w Izbie konferencja przedstawicieli firm eksportowych i importowych pracujących na terenie Gdyni, podczas której zebrani zostali zaznajomieni z ogólnemi zasadami wprowadzonej reglamentacji dewizowej i przedstawili ze swej strony szereg postulatów, wynikających z ich działalności handlowej na terenie portu na tle wprowadzonej reglamentacji. Przedstawione przez wspomnianych przedstawicieli postulaty zostały następnie przez Izbę opracowane i co do niektórych z nich Izba niezwłocznie uzyskała autorytywne wyjaśnienia ze strony Oddziału Banku Polskiego w Gdyni. Wyjaśnienia te podajemy niżej. Na tejże konferencji na wniosek Dyrektora Izby p. Kulikowskiego ustalono, że dla utrzymania najściślejszego kontaktu pomiędzy wspomnianemi firmami powstanie specjalna Komisja przy Izbie, w skład której wejdą przedstawiciele poszczególnych branż handlu eksportowego i importowego. Zadaniem tej Komisji będzie ustalenie postulatów tych branż, jakie wynikną na tle wykonywania nowoobowiązujących przepisów reglamentacji dewizowej.

W dniu 30 kwietnia odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora zebranie przedstawicieli gdyńskich sfer portowych, podczas którego Radca Izby naszej, Wiceprezes Rady Interesantów Portu p. R. Byczkowski zaznajomił zebranych z przebiegiem akcji, mającej na celu przystosowanie obowiązujących przepisów dewizowych do wymogów obrotów portowych. Ustalonem zostało, że w ciągu najbliższych dni na podstawie konkretnych materjałów sformułowane zostaną przez naszą Izbę oraz przez Radę Interesantów Portu postulaty, które mają być przedłożone Komisji Dewizowej w Warszawie celem wprowadzenia ich w życie przy reglamentacji dewizowej na terenie Gdyni.

W międzyczasie Komisja Dewizowa w Warszawie podała do wiadomości publicznej następujące wyjaśnienia:

I. Komisja Dewizowa podaje do wiadomości, że:

1) opłacanie przez krajowe firmy frachtów i opłat celnych, z polecenia i na rachunek firm zagranicznych, przy imporcie towarów nie jest uważane za udzielanie kredytów cudzoziemcom w rozumieniu art. 9 Dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 kwietnia br. i może być dokonywane aż do odwołania, bez uzyskania specjalnego zezwolenia;

2) przekazy w złotych z tytułu opłat celnych i kolejowych, dokonywane z Polski do Gdańska, w szczególności wpłaty na rachunek Ober - Zollkasse w Gdańsku (Główna Kasa Celna W. M. Gdańska) oraz Stationkasse w Gdańsku (Kasa Stacyjna), prowadzone w Polskiej Kasie Rządowej w Gdańsku, mogą być dokonywane bez zezwolenia Komisji Dewizowej.

II. Komisja Dewizowa podaje do wiadomości, że — celem uproszczenia postępowania przy dokonywaniu przekazów zagranicznych,

wynikających z tranzakcyj, związanych z techniką obrotu portowego — upoważniła oddział Banku Polskiego w Gdyni do udzielania zezwoleń przedsiębiorstwom żeglugowym, maklerom okrętowym, przedsiębiorstwom spedycyjnym oraz konsulom państw zagranicznych na nabywanie, przekazywanie, wysyłanie oraz stawianie do dyspozycji cudzoziemców zagranicznych środków płatniczych i dewiz. Równocześnie Komisja Dewizowa upoważniła wspomniany oddział Banku Polskiego do udzielania zezwoleń na nabycie i przekazanie zagranicę kwot także ponad 1 tys. zł z tytułu importu towarów w tych wypadkach, gdy chodzi o wykupienie konosamentu lub wówczas, gdy niedokonanie przekazu utrudniłoby wyładowanie towaru lub zwłoka naraziłaby importera na straty.

III. Uzasadnienie wniosków o przydział dewiz. Starając się o zezwolenie na przekazanie zagranicę pieniędzy, osoby zainteresowane powinny dołączyć do wniosku, skierowanego do banku dewizowego, dowody, uzasadniające zapotrzebowanie na zagraniczne środki płatnicze lub na przekaz zagranicę.

W razie zgłoszenia zapotrzebowania środków płatniczych w związku z wyjazdem zagranicę, należy przedstawić paszport lub inny dowód, upoważniający do przekroczenia granicy.

W wypadku przekazywania zagranicę należności z tytułu zapłaty zobowiązań zagranicznych, wynikłych z przywozu towarów z zagranicy, należy przedstawić fakturę, wystawioną przez zagranicznego sprzedawcę towarów oraz kwit urzędu celnego, stwierdzający dokonanie odprawy celnej. Jeżeli towar nadszedł do kraju przed 1 stycznia 1936 r., a tranzakcja dokonana była na warunkach kredytowych, to należy przedstawić dowody umowy kredytowej lub korespondencję, ustalającą warunki i termin płatności, oraz inne dowody, stwierdzające, że towar nie został jeszcze w całości zapłacony. W razie przekazywania zagranicę pieniędzy z tytułu zapłaty zaliczek na towary, które mają być sprowadzone z zagranicy, należy przedłożyć dokumenty, stwierdzające konieczność zapłacenia zaliczki (oferta, t. zw. faktura pro forma, korespondencja itp.) Ponadto należy złożyć pisemne zobowiązanie przedstawienia najpóźniej do 3-ch miesięcy dowodów, stwierdzających nadejście towaru do kraju.

Przy spłacaniu procentów od pożyczek zagranicznych należy podać, od jakiego kapitału, za jaki czas i w jakiej wysokości mają być zapłacone odsetki.

Do wniosku o przekazanie składki ubezpieczeniowej należy dołączyć polisę towarzystwa ubezpieczeniowego.

We wnioskach o przekazanie należności za wykonanie usług i prace należy wymienić, jakich usług i prac należności te dotyczą i przedstawić na to odpowiednie dowody.

Wszystkie powyższe dokumenty i dowody muszą być w banku dewizowym złożone w oryginałach. Dowody, złożone przez klientów, muszą być we wnioskach wymienione jaknajdokładniej z podaniem daty itp.

IV. Komisja Dewizowa wyjaśnia, że do czasu wydania szczegółowych zarządzeń, ustalających obowiązki eksporterów w dziedzinie waluty eksportowej, eksport może i winien być dokonywany na dotychczasowych warunkach.

Do czasu wydania powyższych zarządzeń Komisja Dewizowa zezwoliła — w myśl art. 9 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26 kwietnia br. — na udzielanie przez eksporterów kredytów towarowych na terminy, odpowiadające dotychczasowym zwyczajom danego przedsiębiorstwa lub danej branży. Eksporter winien jedynie — w myśl art. 19 rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 kwietnia br. — zaofiarować sumy, przypadające za sprzedane zagranicą towary, do skupu Bankowi Polskiemu lub jednemu z banków dewizowych natychmiast po ich wpływie.

Na skutek zapytania Izby, Bank Polski Oddział w Gdyni udzielił również następujących wyjaśnień w zakresie obrotu dewizowego:

1) Przepisy dewizowe przewidują, że złożone przez zleceniodawcę dokumenty, jak faktura, kwit Urzędu Celnego, korespondencja i t. p., zatrzymuje Oddział Banku Polskiego u siebie. Ponieważ zatrzymanie tych dokumentów odbiera importerowi możność legitymowania się niemi przed innemi władzami, jako to Urzędem Skarbowym, władzami celnemi, Zarządem Kolei w razie wystąpienia z reklamacją, wskazanem jest, aby oryginały odnośnych dokumentów mogły być przedkładane Bankowi Polskiemu z kopjami, które tenże Bank zatrzyma sobie jako dowody.

2) W razie przywozu towaru z Gdańska furmanką lub samochodem do Gdyni, może kupiec zapłacić przywożącemu za towar na miejscu, gdyż należy odróżnić sprawę zapłaty należności od sprawy przewiezienia pieniędzy przez granicę.

Równocześnie wskazać należy, że odbiorca pieniędzy (kupiec gdański), nie posiadający w tym wypadku konosamentów względnie kwitów celnych, może się, dla uzyskania zezwolenia na wywóz pieniędzy, legitymować rachunkiem, poświadczonym przez posterunek celny na granicy.

3) W razie sprzedaży towaru kupcowi gdańskiemu, który osobiście zgłasza się po towar w Gdyni, dozwolone jest przyjąć od niego zapłatę za towar w złotych lub guldenach na miejscu sprzedaży.

4) Firmy gdyńskie mogą od swego przedstawiciela z Gdańska odbierać zapłatę za dostarczone towary w złotych i wypłacać mu

jego prowizję od zainkasowanych należności.

5) Przy tranzakcjach rembursowych winni importerzy gdynscy, przy staraniach o zezwolenie na przekaz należności zagranicę, wylegitymować się korespondencją, a poźniej, po wejściu towaru do polskiego obszaru celnego, przedłożyć resztę dowodów.

6) Eksporterzy polscy będą mogli od zagranicznego odbiorcy towaru polskiego przyjąć należność za towar w wypadku, gdy odbiorca zagraniczny będzie chciał uiścić należność na miejscu odbioru towaru, w walucie polskiej względnie obcej.

7) Firmy, posiadające przedsiębiorstwa w Gdyni i Gdańsku, przy przekazywaniu towaru z jednego oddziału do drugiego, n. p. z Gdyni do Gdańska, względnie odwrotnie, winny ściśle zastosować się do przepisów dekretu, t. j. zgłaszać się po zezwolenie na przekaz walut do Banku Polskiego, względnie banku dewizowego.

8) Przy wypłacaniu pensji urzędnikom firm gdyńskich, zamieszkałym na terenie Wolnego Miasta, poszczególne przedsiębiorstwa, chcąc uzyskać zezwolenie, upoważniające pracowników do zabierania pieniędzy do Gdańska, winny przedłożyć w Banku Polskim listę płacy.

9) Obywatele polscy, zamieszkali stale na terenie W. M. Gdańska, a posiadający firmę w Gdyni, będą traktowani przy ubieganiu się o przydział dewiz na zakupione towary zagraniczne jako krajowcy, z uwagi na to, że przedsiębiorstwa ich znajdują się w Gdyni.

10) Złożenie przez importera równowartości za przywieziony towar w banku niedewizowym na rzecz dostawcy zagranicznego nie jest zabronione. Jest rzeczą banku, odbierającego pieniądze, aby załatwić sprawę przekazu ich zagranicę w myśl przepisów dewizowych.

11) Przepisy dewizowe nie stoją na przeszkodzie do zapłaty czynszu za wynajem lokali mieszkaniowych względnie sklepów właścicielowi domu, nie będącemu obywatelem polskim. Zapłata ta może nastąpić w Gdyni bądźto do rąk administratora, bądźteż właściciela domu. W tym wypadku należy odróżnić moment zapłaty od sprawy uzyskania zezwolenia na wywóz pieniędzy. Odbiorca pieniędzy, chcąc je wywieźć zagranicę, winien się starać o zezwolenie Banku Polskiego.

12) Towar eksportowy, fakturowany w złotych polskich, winien być zgłoszony do banku dewizowego.

13) Importer, uzyskujący kredyt w banku gdańskim, nie jest zobowiązany do ubiegania się o zezwolenie na przekaz pieniędzy zagranicę. Zainteresowany tą sprawą jest raczej bank gdański, który, uruchamiając kredyt importerowi, będzie musiał przy staraniach o gotówkę, o ile ta gotówka ma wpłynąć z banku, znajdującego się na terenie Polski, zadość uczynić wymaganiom dekretu.

14) Importer, który ma na zabezpieczenie kredytu, udzielonego mu przez bank gdański, przedłożyć temu bankowi akcepty winien starać się w Banku Polskim o zezwolenie na przekaz akceptów.

15) Sprawę jak mogą być uregulowane należności dostawcy zagranicznego na koncie bieżącem importera wyjaśniono w ten sposób, że dostawca zagraniczny powinien nadesłać wyciąg swojego rachunku, potwierdzony przez polski konsulat zagranicą, lub przez terytorjalnie właściwą izbę handlową, jeżeli niema konsulatu. Na podstawie tego dokumentu mogą dłużnicy uzyskać zezwolenie na przekaz pieniędzy zagranicę.

W wypadku ewentualnego odmiennego traktowania powyższych spraw przez zarządzenia wykonawcze do dekretu nastąpią wyjaśnienia dodatkowe.

Jak z wyżej przedstawionych danych wynika w ciągu kilku dni, jakie upłynęły od wprowadzenia reglamentacji dewizowej, wyjaśniono cały szereg zagadnień, ściśle związanych z obrotami handlu zagranicznego na terenie Gdyni.

Ponieważ wielokrotnie podkreślaną intencją wprowadzonej reglamentacji obrotu dewizowego jest ujęcie tego obrotu w pewne ramy, przy równoczesnem zachowaniu gospodarczo usprawiedliwionej swobody obrotów w handlu zagranicznym, spodziewać się należy, że w dalszym ciągu stosowania reglamentacji uwzględnione zostaną postulaty sfer gospodarczych w kierunku decentralizacji kontroli obrotów dewizowych, co dla portu gdyńskiego ma żywotne znaczenie.

POŁĄCZENIA LOTNICZE GDYNI.

W dniu 19 kwietnia na wszystkich szlakach komunikacji powietrznej wszedł w życie letni rozkład lotów, przyczem przywrócono ruch na wielu linjach, nieczynnych w okresie zimowym.

Z połączeń polskich podjęto spowrotem ruch na linjach Warszawa — Gdańsk — Gdynia i Warszawa — Wilno — Ryga — Tallinn, na linji Lwów — Czerniowce — Bukareszt — Sofja — Saloniki wprowadzono obsługę 3 razy w tygodniu.

Letni rozkład lotów P. L. L. „Lot" uzgodniony został z zagranicznemi towarzystwami komunikacji powietrznej i polskiemi kolejami państwowemi. Dzięki temu uzyskano doskonałe połączenia lotnicze i lotniczo - kolejowe. Tak naprzykład można jednego dnia odbyć podróż z (do) Warszawy via Berlin do (z) Londynu, Rzymu, Paryża, Zurychu itp. via Tallinn do (z) Leningradu, Stockholmu itp., via Saloniki do (z) Aten itp.

Nowy rozkład lotów umożliwia odbycie podróży lotniczej w jednym dniu z Katowic, Krakowa lub Lwowa via Warszawa do Gdańska i Gdyni.

Nadmienić również należy, że P. L. L. „Lot" na większości linij wprowadziły nowe samoloty, które są znacznie szybsze i wygodniejsze od samolotów z lat ubiegłych.

Wprowadzenie tych samolotów umożliwiło P. L. L. „Lot" obsługę szlaku z Salonik do Gdyni w ciągu jednego dnia, przyczem samolot polski, odlatujący z Salonik ma połączenie z samolotem, przybywającym z rana z Aten. Można więc w ciągu jednego dnia odbyć podróż (przesłać list czy towary) z Aten do Gdyni (odlot z Aten godz. 6-ta, przylot do Gdyni godz. 16,30. Biorąc pod uwagę olbrzymią przestrzeń, dzielącą Morze Egejskie od Bałtyku (ponad 2.300 km) jasno zdać sobie można sprawę, jak bardzo ważne było dla naszej komunikacji powietrznej zaopatrzenie się w nowe szybkie samoloty. W roku ubiegłym P. L. L. „Lot" w ciągu jednego dnia mogły obsłużyć zaledwie szlak z Salonik do Lwowa, przyczem na dalszą drogę nie starczyło już światła słonecznego i trzeba było ją odbywać koleją nocą, albo samolotem dopiero dnia następnego. Podobnie skrócono czas przelotu na wszystkich innych naszych linjach lotniczych: Warszawa — Wilno — Ryga — Tallinn z 8 godzin na godz. 5, Berlin — Poznań — Warszawa z przeszło 3-ch godzin na 2 godziny 40 minut, Warszawa — Kraków z 1 godz. 45 min. na 1 godz., Warszawa — Gdynia z 2 godz. na 1 godz. 30 min., Warszawa — Katowice z 1 godz. 50 min. na 1 godz. 30 min., Warszawa — Poznań z 1 godz. 35 min. na 1 godz. 20 min., Warszawa — Wilno z 2 godz. 40 min. na 1 godz. 40 min. itd. itd.

Pomimo wprowadzenia tych szybkich i komfortowych samolotów (w kajucie niemal nie słychać szumu silników) ceny biletów utrzymano na poziomie cen biletów kolejowych 2 kl. poc. pośp., z zachowaniem wszystkich dotychczasowych zniżek dla młodzieży szkolnej, urzędników państwowych, oficerów, członków L. O. P. P. i t. zw. „powrotne" dla osób wykupujących bilety na podróż „tam i spowrotem". Pozatem obniżono znacznie taryfy bagażowe.

KURSY DOKSZTAŁCAJĄCE Z ZAKRESU ŻELBETNICTWA.

Z inicjatywy naszej Izby organizowane są przy Szkole Rzemieślniczo - Przemysłowej w Gdyni kursy dokształcające dla podmajstrzych z zakresu żelbetnictwa.

Celem kursów tych, które mają objąć 50 godzin nauki i będą odbywać się w godzinach wieczornych, jest podniesienie poziomu pracy podmajstrzych w zakresie żelbetnictwa, co jest bardzo ważnem w związku z ożywioną akcją budowlaną na terenie Gdyni.

Program wykładów jest następujący: materjały składowe betonu, zbrojenie, rusztowanie i deskowanie przy robotach żelbetonowych, betonowanie, wyroby betonowe, betony specjalne, pokazy na budowach, oraz zapomocą filmów i przeźroczy.

Dopuszczone do kursu mogą być osoby, posiadające świadectwa czeladnicze i mogące się wykazać praktyką w danym zawodzie. Pierwszeństwo będą miały osoby, wskazane przez przedsiębiorców.

Po przejściu całego materjału nastąpi powtórka, a po niej egzamin przed komisją wewnętrzną, złożoną z wykładowców. Słuchacze po zdaniu egzaminu otrzymają zaświadczenie uczestnictwa w kursie, z wyszczególnieniem słuchanych przedmiotów, oraz frekwencji uczęszczania na kurs.

Opłata za cały kurs wyniesie po zł. 30,— od osoby, płatnych w dwóch ratach, przyczem pierwsza przy wpisie.

Uczestnikom kursu zostaną rozdane bezpłatnie pewne materjały informacyjne. Pozatem Izba zapewniła dla wykładowców próbki i modele, oraz bardzo liczne zdjęcia fotograficzne, jakoteż 8 filmów z zakresu budownictwa betonowego o łącznej długości około 2.000 m.

Wykłady rozpoczęły się dnia 5-go maja b. r. w Szkole Rzemieślniczo - Przemysłowej, przy ul. Morskiej 79 w Gdyni. Liczba słuchaczy ograniczona. Dodatkowe zapisy przyjmuje kancelaria Szkoły Rzemieślniczo-Przemysłowej, ul. Morska 79.

KURS DLA DEKLARANTÓW CELNYCH.

W dniu 4 maja br. o godz. 19-tej rozpoczął się trzeci kurs, zorganizowany przez Radę Interesantów Portu, na którym prowadzone będą wykłady z dziedziny przepisów celnych ze szczególnem uwzględnieniem ostatnio wydanej instrukcji morsko - celnej.

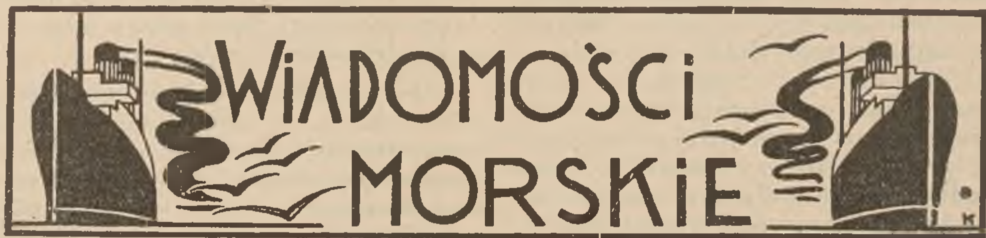
Wykłady odbywać się będą w sali konferencyjnej naszej Izby w godzinach wieczornych. Wykładać będą fachowcy, wydelegowani przez Urząd Celny, a praktyczne ćwiczenia prowadzone będą przez najbardziej wykwalifikowanych deklarantów celnych. Na kurs powyższy uczęszczać powinni przedewszystkiem pomocnicy deklarantów celnych, a w pierwszym rzędzie ci, którzy otrzymali z Urzędu Celnego w Gdyni uprawnienia do załatwienia niektórych formalności celnych.

Pożądanem byłoby, ażeby uczestnicy kursu posiadali pewne teoretyczne przygotowania i wogóle mieli warunki do zajęcia w przyszłości stanowisk pełnomocników agenta celnego (deklaranta celnego).

Opłata za cały kurs wynosić będzie 3 złote od każdego słuchacza.

UDZIAŁ PORTU GDYŃSKIEGO W MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH POZNAŃSKICH.

Na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich wystąpił również z własnem stoiskiem port gdyński, który wystawił szereg fotografij ilustrujących ciekawsze fragmenty portu i urządzeń przeładunkowych, wykresy przedstawiające graficznie ruch statków i obrotów portowych oraz plastyczny model portu. Na miejscu udzielane były wszelkie informacje dotyczące spraw handlowo-portowych, a zwłaszcza możliwości kierowania transportów przez port gdyński.



WOLNY PORT STOCKHOLMU W ROKU 1935.

Przedsiębiorstwo Wolnego Portu w Stockholmie miało w roku ubiegłym wyniki finansowe lepsze aniżeli któregokolwiek z lat poprzednich. Całkowite wpływy wyniosły w roku 1935 — 2,18 mil. koron wobec 1,95 mil. koron w roku 1934. Opłaty składowe, opłaty portowe za towary itd. osiągnęły kwotę 1,70 mil. koron, wpływy ze świadczeń dały 0.45 mil., oprocentowania i dzierżawy przyniosły 30.600 koron.

Z wpływów wypłacone zostanie miastu 124.000 koron dodatkowo do 99.000 koron już bezpośrednio podjętych przez miasto w postaci opłat portowych od statków. Stosownie do umowy z zarządem miasta dywidenda w roku bieżącym nie może być wypłacona. Do Izby Skarbowej (Drätselkammaran) natomiast wpłacono z początkiem roku 1935 — 1,35 mil. koron wobec 1,05 mil. koron wpłaconych z początkiem roku 1934.

TRZY ŹRÓDŁA POŻYCZEK DLA SZWEDZKICH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGI.

Dotąd istniały dwa źródła pożyczek dla szwedzkich armatorów: fundusz pożyczkowy szwedzkich właścicieli okrętów (Rederilanefonden) i bank hipotek okrętowych (Skeppschypotekskassan). Z funduszu pożyczkowego dla armatorów przedsiębiorstwa żeglugowe korzystały dotąd mało, uważając warunki pożyczek za niekorzystne dla siebie, natomiast z okrętowej kasy hipotecznej mogli brać pożyczki hipoteczne do wysokości 50 proc. wartości okrętu. Obecnie szwedzkie ministerstwo handlu wniosło do Riksdagu projekt nowej organizacji pożyczek dla żeglugi.

Projekt przewiduje udzielanie pożyczek częściowo z funduszu pożyczkowego szwedzkich właścicieli okrętów (Rederilanefonden), częściowo z mającego powstać wtórnego funduszu pożyczkowego (Sekundärlanefonden).

Pożyczki z dotychczas istniejącego funduszu Rederilanefonden mają być rozkładane na większą niż dotąd ilość lat, mianowicie — do 10 lat, oraz do 12 lat gdy pożyczka ma być użyta na nabycie nowego okrętu, te ulgowe warunki mają być stosowane tylko gdy są uzasadnione szczególnemi zachodzącemi okolicznościami.

Pożyczki z tego funduszu mogą być zasadniczo użyte jak na nabycie nowocześniejszego tonażu, tak i na kapitał obrotowy, łącznie z tranzakcjami wyrównawczemi z wierzycielami. W okresie do połowy 1938 roku przydzielonych z tego funduszu być może ogółem do 7,5 mil. koron. W normalnych warunkach pożyczka spłaca się w 8 latach, pożyczający jednakże są w ciągu pierwszych trzech lat wolni od spłat amortyzacyjnych. Stopa procentowa proponuje się 4 proc., jednakże Szwedzka Rada Stanu nie solidaryzuje się ze stanowiskiem ministerstwa i uważa za konieczne zatrzymać dotychczasową 4 i pół procentową stopę dla pożyczek z tego funduszu.

Nowy fundusz Sekundärlanefonden ma ożywić jak poprzedni fundusz, tak i kasę hipotek okrętowych. Nowy fundusz tworzy się przez transfer 2.5 mil. koron z Rederilanefonden. Pożyczki z niego udzielane mają być wyłącznie na budowę nowych statków i modernizację starych. Stopa procentowa pożyczek — 4 i pół proc. Pożyczający na hipoteki z Skeppshypotekskassan, jak dotąd, do wysokości 50 proc. wartości statku będą mogli pożyczać dodatkowo, hipotecznie jeszcze 20% z nowego funduszu.

Rzeczywistość pokaże w jakiej mierze nowy projekt okaże realną pomoc szwedzkiej żegludze morskiej.

PORTY FINLANDJI W ROKU 1935.

Obrót fińskich portów towarami w ruchu zagranicznym wyraził się w roku 1935 liczbą 10.523.300 ton, w tem 7.699.700 t. towarów eksportowych i 2.823.600 t. importowych. W ru-

chu towarowym na pierwszem miejscu (pod względem wagi, nie wartości) stanął port Kotka, na drugiem Viipuri/Trangsund, dopiero na trzeciem Helsinki, następnie idą: Abo (Turku), Raumo, Björneborg (Pori), Mäntyluoto i Rafsö, Vasa, Björkö i Yxpila.

W kierunku eksportowym Kotka i Viipuri zachowują pierwsze miejsca, natomiast w ruchu importowym pierwsze miejsce przypada Helsinkom.

W przewozach zagranicznych 37,3% towarów według wagi przypadło statkom fińskim, 62,7% towarów obrotu zagranicznego przewiozły statki obce, w tem 16,6% niemieckie, 13,6 szwedzkie, 7,5 duńskie, 5,7 angielskie.

FIŃSKA LINJA: FINLANDJA — LEWANT.

Finska Angfartygs A. B. organizuje obecnie fińską linję lewantyńską, celem intensywniejszego wsparcia fińskiego handlu z Egiptem, Turcją, Syrją i Palestyną. Akcję tę poprzedził objazd pływającej wystawy produktów fińskich „Suomen Juotsen“, który się odbył ostatniej zimy na wodach Lewantu. Odjazdy projektują się dwa razy w miesiącu i uruchomienie linji nastąpi w tych dniach.

PROJEKT ZASADNICZEGO ZASTĄPIENIA ZNAKÓW PŁYWAJĄCYCH — STAŁEMI.

Na majowe posiedzenie roczne Sveriges Allmänna Sjöfartsförening zgłoszony został ciekawy podstawowy odczyt dyrektora szwedzkiego pilotażu p. E. Hägg „O zastąpieniu latarń pływających i boji świetlnych latarniami zbudowanemi na trwałych fundamentach na dnie morza“. Zagadnienie to, w razie możliwości pomyślnego rozwiązania, ma doniosłe znaczenie dla szwedzkich portów i dla wszystkich statków do nich zawijających. Przy pociętym charakterze szwedzkiego wybrzeża i długotrwałem zimowem zdjęciu letnich znaków morskich zastosowanie nowego systemu zwiększy bezpieczeństwo na szwedzkich wodach i skróci okres zamknięcia zimowego, zwłaszcza północnych i drugorzędnych portów.

„KRAFT DURCH FREUDE“ STWARZA KLASĘ POWOLNYCH STATKÓW WYCIECZKOWYCH.

Organizacja wycieczek „siła przez radość“ t. zw. frontu pracy w Niemczech, która przeprowadzała dotąd dalekie wycieczki statkami zafrachtowanemi u niemieckich towarzystw żeglugowych obecnie zamówiła na stoczniach w Hamburgu dwa statki wycieczkowe dla swoich celów, po 25.000 ton brutto każdy. Statki będą brały po 1.500 turystów. Nadzór nad budową i administrację będą miały Hapag i Hamburg-Süd.

Osobliwością tych wielkich nowoczesnych jednostek będzie ich stosunkowo mała szybkość drogowa, która wyniesie zaledwie 14—15 mil na godzinę. Wybór tak niskiej szybkości stoi niewątpliwie w związku z chęcią zmniejszenia liczebności obsługi statku. W dotychczasowych sprawozdaniach z wycieczek morskich „Kraft durch Freude“ wynikało, iż przeciętnie 500 ludzi załogi pracowało, ażeby wozić rozrywkowo 1.400 pasażerów, co, przy uwzględnieniu nieluksusowych zasad tych podróży, było niedorzecznością. Kalkulacja chociażby według „kosztów własnych“, wymaga jaknajmniejszej załogi okrętowej, jak i zmniejszonych wydatków na paliwo.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZNIŻKI CELNE I ZWOLNIENIA OD CŁA.

W Nr. 34 Dziennika Ustaw z dnia 1 maja br. ukazało się rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła. Do rozporządzenia tego dołączone są trzy listy towarów, korzystające z cła zniżonego.

Rozporządzenie postanawia, że przy przywozie towarów, wyszczególnionych w załączonych do rozporządzenia wykazach, pobiera się cło zniżone, wyrażone w tych wykazach w procentach cła normalnego (autonomicznego), jeżeli towary te nie są oznaczone jako wolne od cła. Cło zniżone oblicza się od stawek, zawartych w kolumnie I lub II taryfy celnej przywozowej w brzmieniu każdocześnie obowiązującem, — w zależności od tego, z której kolumny stawki celne mają do danego towaru zastosowanie.

Urzędy celne stosują cło zniżone, bądź zwalniają od cła:

a) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 1 — za pozwoleniem ministra skarbu i na warunkach w tem pozwoleniu przewidzianych;

b) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 2 — na podstawie zaświadczenia Izby przemysłowo - handlowej a jeśli chodzi o przywóz tych towarów na obszar W. M. Gdańska dla użycia ich na tym obszarze — na podstawie zaświadczenia Izby handlu zagranicznego w Gdańsku;

c) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 3 — bez osobnych na to pozwoleń lub zaświadczeń.

Zaświadczenia wystawiane przez Izby są ważne na okres obowiązywania rozporządzenia niniejszego: mogą one być wykorzystywane częściowo, lecz conajwyżej przy 5 zgłoszeniach celnych. Zaświadczenia niewykorzystane całkowicie przy pięciu zgłoszeniach celnych, nie mogą być wykorzystane przy zgłoszeniach celnych następnych, chociażby termin ich ważności nie upłynął.

Zakład przemysłowy obowiązany jest prowadzić rejestr, wykazujący dokładnie przychód i rozchód towarów, do których zastosowano zwolnienie od cła lub cło zniżone, przewidziane w wykazie Nr. 2.

Gdy przed wydaniem dowolnego obrotu towaru, wyszczególnionego w wykazie Cr. 1, strona nie złożyła podania o udzielenie jej pozwolenia na zastosowanie cła zniżonego lub zwolnienia od cła tego towaru, Minister Skarbu może dodatkowo wydać pozwolenie i zarządzić zwrot różnicy pomiędzy należnościami celnemi, pobranemi, a przypadającemi na zasadzie omawianego rozporządzenia. — Rozporządzenie wylicza warunki, od których uzależnione jest wydanie pozwolenia.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1-go maja br. i obowiązuje do dnia 31 października br. włącznie.

WARUNKI DOSTAW KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH DO SYRJI.

Warunki zbytu kompletów skrzynkowych w Syrji uległy zmianie w porównaniu z rokiem 1935. Mianowicie zgodnie z rozporządzeniem z 20. I. 36. zniesiona została pozycja 136 bis A taryfy celnej, dotycząca drzewa do wyrobu skrzyń, na mocy której wwóz tego artykułu był wolny od cła za okazaniem licencji, wydawanej eksporterom owoców i jaj na ilości odpowiadające wywożonym przez nich skrzyniom.

Obecnie drzewo służące do wyrobu skrzyń, jak i komplety skrzynkowe, clone są według numeru 138 A taryfy celnej, to znaczy, iż opłacają 36 piastrów lib. syryjskich od 100 kg (7,20 franków). Natomiast eksporterzy owoców i jaj otrzymują przy każdej wywiezionej partji towarów zwrot cła, w wysokości ustalanej przez Wysoki Komisarjat w porozumieniu z dyrekcją ceł, wynoszący na mocy postanowienia z dnia 20. I. 36:

1,62 piastry l. s. od skrzyni cytryn lub pomarańcz (t. j. 0,324 fr.),

4,02 piastry l. s. od skrzyni jaj (tj. 0,804 fr.)

W związku z tem eksporterzy kompletów skrzynkowych muszą pilnować, by na każde 100 kg towaru przypadło conajmniej 23 skrzynki do owoców, a 10 skrzyń do jaj, tak aby cło opłacone przez odbiorców mogło być w całości pokryte kwotą otrzymywaną tytułem zwrotu cła. Pozatem liczyć się wypada ze wzmożoną konkurencją ze strony miejscowej produkcji.

DOSTAWY POLSKICH SKÓR FUTRZANYCH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Dla zobrazowania udziału Polski w przywozie niewyprawionych skór futrzanych z zagranicy, poniżej podane jest zestawienie wartości towarów importowanych z wyżej wymienionych krajów w roku 1934-tym:

	dol.
Anglja	8.606.047
Francja	2.634.012
Europ. Rosja Sow.	2.128.935
Niemcy	1.786.356
Belgja	855.189
Polska	538.579
Chiny	7.631.664
Kanada	4.282.933
Australja	3.215.452
Japonja	1.835.247
Argentyna	1.236.667

Jak wynika z powyższego zestawienia Polska zajmuje obecnie 11-te miejsce w ogólnym przywozie surowych skór futrzanych do Stanów Zjednoczonych, a 6-te miejsce w ich imporcie z Europy, daje się przytem zauważyć stały przyrost importu naszych skór futrzanych, który w roku 1935 osiągnął poważną nadwyżkę w porównaniu do okresu 1930 — 1934. Import polskich skórek futrzanych do Stanów Zjednoczonych, przy uwzględnieniu stałego zapotrzebowania tego surowca przez przemysł przetwórczy, może doznać dalszego silnego wzrostu, o ile eksport tych artykułów z Polski ulegnie odpowiedniej reorganizacji.

Z pośród gatunków skórek futrzanych, importowanych z Polski na szczególną uwagę zasługują źrebaki, króliki, zające i wiewiórki. W mniejszych ilościach dostają się tutaj nasze kuny, gronostaje, lisy, skóry baranie, kożle i jagniąt. W imporcie skór źrebięcych Polska zajmuje obecnie 1-sze miejsce, przed Anglją Chinami i Argentyną. W ostatnim czasie pojawiły się źrebaki rumuńskie, które wprawdzie są tańsze od naszych, jednak gorsze gatunkowo.

Białe skórki królicze z Polski mają przed sobą silną konkurencję ze strony Francji i Belgji, które w dużej ilości zaopatrują rynek amerykański w ten artykuł. Polskie skórki są uważane za niższe od francuskich, wskutek niewłaściwego sposobu ich suszenia. Dlatego też skórki te są jeszcze mało znane w amerykańskim przemyśle przetwórczym (kapeluszowym). Należy nadmienić, iż hodowla królików białych we Francji stoi na wysokim poziomie rozwoju i produkcja tychże skórek uległa odpowiedniej standaryzacji.

Jeśli idzie o skórki zajęcze, to według opinji amerykańskich importerów są one dobrego gatunku i mogą w zupełności dorównywać skórkom pochodzenia francuskiego, czy też rosyjskiego, uważanym na rynku amery-

kańskim za najlepsze. Skórki tego rodzaju zaczęła dostarczać do St. Zjedn. w większych ilościach Rosja Sowiecka.

Biorąc pod uwagę, iż Stany Zjednoczone sprowadziły w 11 miesiącach roku ubiegłego 29.976.225 funtów skórek króliczych ogólnej wartości dolarów 12.861.128; 2,149.596 funtów skórek zajęczych ogólnej wartości dol. 662.769, oraz 199.858 skór źrebięcych za dol. 1,017.042. Należy stwierdzić, że rynek amerykański pozostaje w wielkiej mierze do dyspozycji polskiego towaru i w tej dziedzinie istnieją duże szanse dla naszego eksportu. — Przywóz skór futrzanych niewyprawionych do Stanów Zjednoczonych nie podlega żadnym ograniczeniom, ani opłatom celnym.

Import z Polski skórek futrzanych wyprawionych, farbowanych lub niefarbowanych, oraz lisów srebrnych napotyka na poważne trudności, z powodu wysokiego cła na tego rodzaju artykuły. Cło na lisy srebrne wynosi — 50% ad valorem, na skórki futrzane wyprawione — 25% ad valorem, na skórki futrzane wyprawione farbowane — 30% ad valorem.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 KWIETNIA 1936 R.

BELGJA. Rozporządzenie z 29 marca ustala wysokość podatku konsumcyjnego od margaryny i innych tłuszczów.

Z dn. 10 ub. m. zostały podwyższone stawki podatku obrotowego, pobieranego przy wwozie, od następujących artykułów: niektóre rodzaje mąki, gluten, krochmal, masło i niektóre tłuszcze roślinne, oraz ryby.

BRAZYLJA. Według zarządzenia z dn. 1. IV. 36 ustalono listy towarów, przy których eksporcie ustalony procent dewiz należy odstępować Bankowi Brazylijskiemu. m. in. obejmują one: 100 proc. dewiz przy eksporcie smalcu, 35 proc. — nawozów zwierzęcych i roślinnych, bawełny, ryżu, białego cukru, ziarna kakaowego, mięsa mrożonego, konserwowanego, kawy surowej, wełny surowej, kości, otrębów pszennych i innych.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — CEYLON. Z dn. 29. II. 36 zostało podwyższone cło na koprę.

Kontyngenty wwozowe na tkaniny przysługujące Polsce obejmują:

Tkaniny bielone (Bleached textiles)	—	370.327 yardów
„ szare (grey cloth)	—	80.092 yardów
„ drukowane (printe cloth)	—	344.544 yardów
„ farbowane (dyed cloth)	—	692.872 yardów
„ ze sztucznego jedwabiu	—	571.012 yardów

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. — HONGKONG. Z dn. 1 kwietnia br. wprowadzone zostały nowe stawki podatku od napojów wyskokowych i tytoniu.

BUŁGARJA. Filje Banku Narodowego zostały upoważnione do wymiany walut, pochodzących z tranzakcyj kompensacyjnych, z zastrzeżeniem, że waluty te muszą pochodzić z eksportu.

DANJA. 11 marca br. ukazało się wyjaśnienie Ministerstwa Skarbu w sprawie clenia pasków z celofanu.

Z dn. 1 kwietnia uległo podwyższeniu cło na klej roślinny. 1 lipca wejdą w życie zmiany cła na obuwie sukienne, butelki, oraz niektóre wyroby szklane.

FRANCJA. Rozporządzenie z 8 ub. m. ustala dodatkowy bezcłowy kontyngent na kartofle pochodzenia marokkańskiego.

Dnia 22 ub. m. ogłoszone zostały dekrety wprowadzające obowiązek znakowania względem następujących towarów: cegły żużlowej, młotów i narzędzi t. z. pneumatycznych, niektórych żarówek elektrycznych, granitu porfirowego oraz względem różnych aparatów i instrumentów medycznych i dentystycznych.

IRLANDJA. Z dn. 4 ub. m. uległo podwyższeniu cło na niektóre gatunki papieru.

JAPONJA. Na sesję parlamentu, która rozpoczyna się 1. V. 36 wniesiono projekty podwyżki stawki celnej na gazolinę, parafinę, różne oleje mineralne i roślinne oraz projekt przedłużenia ważności ustawy o ochronie handlu zagranicznego do kwietnia 1937 r.

LUKSEMBURG. Postanowieniem książęcem z 24 marca wwóz, tkanin bawełnianych został uzależniony od uprzedniego zezwolenia.

PALESTYNA. W dn. 2. IV. 1936 r. ukazało się rozporządzenie Rządu palestyńskiego, ustanawiające nowe stawki celne na zboże i mąkę. Stawki te obowiązują na okres 3-ch miesięcy, poczynając od dnia 1. IV. 1936 r. i są następujące:

	Od tony Ł. P. Mils.
Mąka pszenna:	
Klasa I. Gatunki: „North-King“, „Northern Gold“, „Three Misses“, „Britains Queen“, „Gold Medal“, „Tower“, „Nelson“, „Westminster“, „Great West“, „Red Dragon“, „Lion“ i inne gatunki podobnej jakości	12.250
Klasa II. Gatunki: „Brillant“, „Novelty“, „Silver Crown“, „Harrison“, „Pearles“, „Dingo“, „Henko“, „Eclipse“, „Charlick“ i inne gatunki podobnej jakości	8.700
Klasa III. Gatunki: „Stella Nr. I“, „Farine Special Extra“, „00 Granular Flour“, „0 Stellato Flour“ i inne gatunki podobnej jakości	6.800
Klasa IV. Gatunki: „B-3“, „B-4“, „00“, „G-S“, „G-D Extra Flour“ i inne gatunki podobnej jakości	5.650
Mąka żytnia	
Klasa I. Gatunek „Cream of Rye“ i inne gatunki mąki żytniej podobnej jakości . .	9.000
Klasa II. Wszelkie gatunki mąki żytniej z wyjątkiem „Straight Mill“	5.750
Klasa III. Gatunek „Straight Mill“	5.450

Mielona pszenica:

Wszystkie klasy	8.000
Semolina (zawierająca „semoule")	
Klasa I. Gatunek „SSSG" i inne gatunki semoliny lub „semoule" podobnej jakości	8.800
Klasa II. Gatunek „SSSF" i „SSSE" oraz inne gatunki semoliny lub „semoule" podobnej jakości	8.450

żyto:

Wszystkie gatunki (klasy)	5.450
Pszenica miękka	7.700

RUMUNJA. Ogłoszone zostały zmiany ewaluacji szeregu towarów (papier, wyroby kauczukowe obuwie, obrabiarki i maszyny, perfumerje, ołówki etc.), na skutek czego opłacać one będą zmieniony podatek obrotowy i luksusowy, pobierany przy wwozie.

Stałe opłaty pobierane od sztucznych włókien przędzalnych uległy zmianie.

Z dn. 16 ub. m. uległy, skontyngentowaniu (wraz z jednoczesnem nałożeniem opłat kontyngentowych), następujące towary: niektóre rodzaje papieru i tektury, części tekturowe do obuwia, piasek, ziemia okrzemkowa itp., szkła optyczne, oraz sprzęt domowy (talerze etc.) i wyroby sanitarne z fajansu.

STANY ZJEDNOCZONE. Pojawiły się wyjaśnienia taryfikacyjne, dotyczące wosku z wełny, piłek gumowych niewypełnionych powietrzem, maszyn do asfaltu, papieru pokrytego warstwą złota, amperomierzy i woltomierzy oraz chusteczek lnianych.

Z dn. 24 ub. m. wprowadzone zostało dumpingowe cło wyrównawcze na niektóre rodzaje szynek, słoniny i mięsa wieprzowego, pochodzenia irlandzkiego.

SZWAJCARJA. Rozporządzenie z 7 ub. m. wprowadza nowy system reglamentacji przywozu bydła rzeźnego i mięsa.

SYRJA — LIBAN. Dn. 20 marca uległy zmianie stawki celne na drut żelazny i stalowy, oraz na perfumerje.

WĘGRY. Z dn. 17 ub. m. ponownie obowiązuje cło na benzynę.

WŁOCHY. Według wyjaśnień władz włoskich przepisy dewizowe odnoszące się do krajów stosujących sankcje obowiązują również w zakresie tranzytu. Podania o przydział dewiz na cele tranzytu muszą być wniesione do Istcambi i należycie udokumentowane.

WIELKA BRYTANJA. Rozporządzenie z 31 marca br. zwalnia od cła t. z. kluczowego kilka typów aparatów projekcyjnych.

Z dn. 17 ub. m. uległo podwyższeniu cło na grzebienie (do czesania włosów).

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Istnieje możliwość eksportu do kolonij angielskich maszyn do mechanicznego prania bielizny. P/10341/45/Ro.

Firma angielska interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/11387/44/Ro.

Firma zagraniczna w Alepie interesuje się importem naczyń emaljowanych i sprężyn do kanap do Syrji i Libanu. P/11323/2/4E/Ro.

Firma amerykańska poszukuje kontaktów handlowych z poważnymi dostawcami futer i skór w Polsce. Warunki: 3 proc. prowizji i akredytywa bankowa. P/11031/4H/M.

Firma amerykańska pragnie importować bezpośrednio z Polski używane worki z bel bawełny. P/11031/4H/M.

Firma w Singapore interesuje się importem haftów maszynowych bieliźnianych w dużych ilościach. P/11239/34/M.

Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami wyrobów koszykarskich.
P/11031/4H/49/Sz.

Pudełka do cygar, papierośnice i inne artykuły dla palaczy poszukiwane przez firmę francuską. P/10866/34/Sz.

Na rynku egipskim istnieje zapotrzebowanie na kosze na bieliznę, ziarno itd. P/10646/49/Sz.

Wiklinę białą pragnie zakupić firma belgijska. P/9986/49/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców drewnianych fajek. P/10867/54/Sz.

Firma w Manilli (Filipiny) chciałaby nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami wódek. P/11002/32/Ż.

Poważna firma importowa w Curacao interesuje się dostawami mydła do prania. P/11086/39/Ż.

Firma w Bagdadzie (Irak) interesuje się importem różnych artykułów z Polski. P/10599/4M/Ż.

Firma w Buenos Aires chciałaby nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami papieru szmerglowego. P/11284/61/Ż.

Firma w Ambato (Ekwador) interesuje się nawiązaniem stosunków handl. z Polski. P/11227/19/Ż.

Firma francuska interesuje się dostawami kubków impregnowanych z tektury i małych beczułek drewnianych. P/10622/40/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

POCIĄGI TOWAROWO-EKSPRESOWE NA LINJI GDYNIA ŁÓDŹ.

W celu zwiększenia sprawności przewozu wszelkich ładunków nadawanych za listami przewozowemi szybkości pośpiesznej od dnia 15 maja 1936 na trasie Łódź Kaliska—Toruń—Bydgoszcz — Gdańsk — Gdynia będą wprowadzone pociągi towarowe ekspresowe.

Ponieważ wprowadzenie tych pociągów ma wielkie znaczenie dla portu gdyńskiego, podajemy poniżej szczegółowy rozkład ich jazdy.

Pociąg 5562/461 odejście z Łodzi o godz. 18 m. 38, Kutno przybycie godz. 20 m. 25, odejście godz. 20 m. 58, Włocławek przybycie godz. 22 m. 04, odejście godz. 22 m. 10, Toruń przybycie godz. 23 m. 12, odejście godz. 23 m. 22, Bydgoszcz przybycie godz. 0 m. 21, odejście godz. 0 m. 46, Laskowice przybycie godz. 1 m. 50, odejście godz. 1 m. 57, Zajączkowo Tcz. przybycie godz. 3 m. 28, odejście godz. 3 m. 43, Hohenstein przybycie godz. 3 min. 54, odejście godz. 4 m. 24, Gdańsk Rdz przybycie godz. 4 m. 48, odejście godz. 4 m. 58, Gdynia osob. przybycie godz. 5 m. 40.

Czas w drodze z Łodzi Kaliskiej do Gdyni wynosi 11 g. 02 m.

W odwrotnym kierunku pociąg 462/5561 odejście z Gdyni Portu godz. 19 m. 49, Gdynia osob. przybycie godz. 19 m. 54, odejście godz. 20 m. 07, Gdańsk Rdz. przybycie godz. 20 m. 40, odejście godz. 20 m. 50, Hohenstein przybycie godz. 21 m. 15, odejście godz. 21 m. 16, Zajączkowo Tczewskie przybycie godz. 21 m. 27, odejście 21 m. 57, Laskowice przybycie godz. 23 m. 37, odejście godz. 23 m. 42. Bydgoszcz przybycie godz. 0 m. 44, odejście godz. 1 m. 14, Toruń Przedm. przybycie godz. 2 m. 17, odejście godz. 2 m. 27, Włocławek przybycie godz. 3 min. 39, odejście godz. 3 m. 37, Kutno przybycie godz. 4 m. 45, odejście godz. 5 m. 18, przybycie do Łodzi Kal. godz. 7 m. 02.

Czas w drodze z Gdyni do Łodzi Kal. wynosi 11 godz. 13 minut.

Równocześnie będą zaprowadzone na trasie Warszawa — Kutno pociągi skomunikowane w Kutnie z pociągami Nr. 461 i 462 mianowicie:

z Warszawy Gł. Tow. poc. Nr. 1391 odejście o godz. 13.38, przybycie do Kutna o godz. 20 m. 19 i z Kutna poc. Nr. 4362 odejście o godz. 5 m. 05 przybycie do Warszawy Gł. Tow. o godz. 7 m. 57.

Czas w drodze wynosi: z Warszawy do Gdyni 16 g. 02 m. a z Gdyni do Warszawy 12 godz. 08 min.

Pociągami temi będą przewożone wszelkiego rodzaju ładunki za pośpiesznemi listami przewozowemi zarówno wagonowe jak i drobnicowe nadane do przewozu na stacjach początkowego odejścia pociągu, na stacjach pośrednich, na których pociąg ma postój, wyznaczony rozkładem jazdy, oraz przewożone będą ładunki tranzytem przez tę trasę jak i do stacyj położonych na linjach zbaczających.

KOLEJOWE ZNIŻKI NADMORSKIE.

Dnia 1 maja rb. wchodzi w życie 33% zniżka dla powracających z letnisk nadmorskich do miejsc stałego zamieszkania, po conajmniej 14-dniowym pobycie w letnisku. Tegoż dnia wchodzi również w życie 33%-owa zniżka kolejowa dla uzdrowisk sezonowych w liczbie około 30, oraz dla uzdrowisk otwartych przez cały rok w liczbie około 20.

Jako uzasadnienie przejazdu ulgowego, w dowolnej klasie pociągów osobowych i pospiesznych — służy zaświadczenie, wydane przez zarządy uzdrowisk.

Wystąpienia o pogłębienie ulgi lub rozszerzenie obszaru jej ważności na ogół letnisk nie są uwzględniane.

Zniżki kolejowe przyznano dla następujących kąpielisk morskich: Bór, st. kol. Jastarnia; Cetniewo, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Chałupy, Dębki, st. kol. Krokowa: Gdynia, Hel, Jasne Wybrzeże, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Jastarnia, Jastrzębia Góra, st. kol. Łebcz lub Wielka Wieś Hallerowo; Jurata, Karwia, st. kol. Krokowa lub Wielka Wieś Hallerowo; Karwieńskie Błota, st. kol. Krokowa lub Wielka Wieś Hallerowo; Kuźnica, Lisi Jar, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Orłowo Morskie, st. kol. Kolibki Orłowo: Ostrowo, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Puck, Rożewie, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo: Swarzewo, Tupadły, st. kol. Wielka Wieś Hallerowo; Wielka Wieś Hallerowo, Wielka Wieś.

RYNKI SPOŻYWCZE

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH (Według danych Polskiego Biura Eksportu zboża w Gdańsku)

W miarę zbliżania się nowych zbiorów na półkuli północnej, zauważa się wzmożony niepokój giełd terminowych, mających dzisiaj słabe oparcie towarowe. W tym samym czasie rok temu ilości pszenicy argentyńskiej i australijskiej, wolne do eksportu, były o 2 milj. ton większe, aniżeli obecnie, Francja wyprzedawała 1 milj. tonn pszenicy w sposób gwałtowny, akcja przeto baissistów miała twarde i pewne

podstawy. Sprzedaże pszenicy in blanco terroryzowały wówczas rynki, przytem rekordowe zeszłoroczne zbiory kukurydzy argentyńskiej uniemożliwiały próby zwyżki cen zbóż pastewnych.

Sytuacja obecna jest znacznie korzystniejsza od zeszłorocznej nie tylko ze względu na poważne zmniejszenie się zapasów światowych, lecz przedewszystkiem wobec tegorocznego nieurodzaju pszenicy argentyńskiej, stanowiącej normalnie bazę gry na zniżkę. W miesiącach zimowych kursowały pogłoski o wielkiem zaangażowaniu się in blanco eksporterów argentyńskich na giełdach terminowych, co tembardziej jest prawdopodobne, że system sprzedaży zbiorów argentyńskich oparty był właśnie na tranzakcjach terminowych w Liverpoolu, Londynie i Rotterdamie. W międzyczasie wypadki polityczne wpłynęły na zwiększenie zakupów do Europy, przyspieszając proces zwyżkowy. W ciągu ostatnich 4-ech miesięcy notowania pszenicy w Rotterdamie zwyżkowały z Hfl. 4,20 do Hfl. 4,90 i stopniowo gestja cen pszenicy przesuwała się coraz silniej z Argentyny do Kanady, posiadającej obecnie największy na świecie remanent ok. 5,5 miljona tonn.

Ruch zwyżkowy wszakże wstrzymany został w zakresie pszenicy w ciągu bieżącego miesiąca, pomimo równoczesnej zwyżki kukurydzy, żyta i jęczmienia. Przyczyna leżała z jednej strony w nieoczekiwanej dywersji ze strony wyprzedaży pszenicy francuskiej i portugalskiej, które jakoby zostały już zakończone i z drugiej strony w ustępliwości kanadyjskiego Wheat Board'u, dążącego do likwidacji zapasów. Taktyka zakupowa angielskich koncernów młynarskich największych importerów pszenicy na świecie, prowadzona jest w ostatnich czasach na „przetrzymanie" „Wheat Board'u i wymuszenie zniżki. Dowodem tego są wyjątkowo szczupłe zapasy w Anglji, a ostatnio było nawet przedmiotem interpelacji w Izbie Gmin i projektu rządu zakupienie zapasów na wypadek mobilizacji.

Jak wspomnieliśmy, obecnie pewne już jest zakończenie kampanji tegorocznej z minimalnemi zapasami pszenicy na poziomie najniższym z ostatniego 10-lecia. W tych warunkach z niepokojem oczekują giełdy światowe nadchodzących żniw, zwłaszcza zbiory Ameryki Północnej zadecydują o kształtowaniu się cen na szereg miesięcy. Jaka będzie zdolność eksportowa Kanady, wyprzedanej w sierpniu z zapasów, czy Stany Zjednoczone będą miały nadmiary, oto są pytania, niepokojące giełdy zbożowe. Nie dziw więc, że wiadomości o zmianach atmosferycznych są pilnie śledzone i dyskontowane na giełdach terminowych.

W Stanach Zjednoczonych pszenica ozima zapowiada się nie lepiej od złych zbiorów zeszłorocznych. Rejony południowo - zachodnie cierpią nadal od suszy. Chociaż donoszą o zwiększeniu powierzchni pszenicy jarej i dostatecznych zapasach wilgoci w środkowych i północno - zachodnich rejonach, to jednak napływają meldunki o zbyt niskiej temperaturze, nie sprzyjającej wegetacji. Szczególnie z Kanady donoszą o nieodzownem opóźnieniu żniw i w związku z tem o obawach złych zbiorów przeważnie zawodzących gdy są późne w tamtejszych warunkach.

W Europie Zachodniej, nie wyłączając Francji, Hiszpanji i Portugalji szacunki są niższe od zeszłorocznych.

Zbiory kukurydzy argentyńskiej wskutek deszczów są opóźnione, co prawdopodobnie odbije się również na gatunku i ilości zdatnej do eksportu. Szacunek ostatni z przed 6 tygodni obniżony był do 9,6 milj. tonn, co dałoby ok. 8 milj. tonn na eksport — ilość wielką na stosunki światowe w wypadku normalnych zbiorów tego artykułu na Bałkanach. — Jednakże zwyżka ceny kukurydzy właśnie w kwietniu o przeszło 10%, nie wyłączając dalszych terminów, wskazywałaby raczej na niższą jeszcze od oficjalnej ocenę żniw bieżących. Zbiory te w każdym razie są jednym z najważniejszych o ile nie najważniejszym elementem kształtowania się ogólnej światowej konjunktury zbożowej.

Najsilniejsze tempo eksportowe Polski zostało już zakończone. Wywieźliśmy w bieżącej kampanji produktów zbożowych nie mniej, niż w tym samym czasie kampanji ubiegłej. Wielkie sprzedaże marcowe żyta, jęczmienia i mąki dały realną podstawę zwyżce ceny wewnętrznej i pozwoliły na stopniowe podwyższanie żądań zagranicą. Jednakże w ostatnim miesiącu żyto kanadyjskie jest w coraz silniejszem zaofiarowaniu w Europie, dochodząc nawet do Danji po cenach konkurencyjnych z naszemi, co niewątpliwie zmniejszy nasze możliwości zbytu i utrudni akcję zwyżkową.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA

za czas od 16 — 27 kwietnia rb. (według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu)

Druga połowa kwietnia rb. nie odznaczyła się na maślarskich rynkach podaży i popytu żadnemi szczególnie ciekawemi faktami. Miernikiem naszych cen pozostał bardziej niż kiedykolwiek Londyn, wobec ponownego skoncentrowania prawie całej nadwyżki eksportowej na rynku angielskim. Rynek ten notował w minionym okresie sprawozdawczym niejednolitą tendencję, a ceny sprzedaży wykazywały nieraz w ciągu jednego tygodnia kilkakrotne wahania. Jeśli dostawy masła polskiego nie odgrywają na rynku angielskim, wobec stosunkowo nikłych ilości, żadnego wpływu, to ważny czynnik regulujący ceny stanowi masło nadchodzące z krajów produkcji południowej kuli ziemskiej. Dostawy te

ulegają znacznym wahaniom i w ostatnim czasie częściowo przekroczyły zeszłoroczny poziom. Głównym dostawcą pozostaje Nowa Zelandja, gdy natomiast Australja ze względu na niekorzystne warunki atmosferyczne mniejsze śle ilości masła, a tem samem odgrywa skromniejszą rolę. W ciągu ubiegłego tygodnia nadeszło do Londynu 238.000 skrzyń, z czego przypada blisko 220.000 skrzyń na Nową Zelandję, reszta natomiast na Australję i Argentynę. W ciągu bieżącego tygodnia oczekiwana jest rekordowa cyfra 312.000 skrzyń, jednak już w następnym tygodniu dostawa opada do niespełna 185.000 skrzyń. Ze względu na nadchodzący koniec sezonu zwiększonej produkcji, można się liczyć ze stopniowym spadkiem dostaw masła ze wszystkich krajów południowej kuli ziemskiej.

Poziom notowań Giełdy Towarowej w Londynie uwidaczniają następujące biuletyny:

	z dn. 10 kwietnia	17 kwietnia	24 kwietnia	równy okres kwiecień 35
argentyńskie	—	—	—	72—74
australijskie	87—89	85—87	86—88	71—73
duńskie	108	102—105	105	95
holenderskie	86—88	85—88	85—88	70—72
estońskie	—	—	—	—
łotewskie	88—90	87—90	88—90	—
litewskie	90	85—88	—	74—76
nowozelandzkie	87—89	85—87	87—89	76—77
polskie	85—86	85—86	82—84	—
rosyjskie	—	—	—	69—71

Dowozy w ciągu marca rb. wykazują znaczniejszy spadek w stosunku do równego okresu poprzednich dwóch lat. Ten sam objaw daje się zauważyć za okres I. kwartału r. b. pod względem ilościowym, natomiast wartościowo stwierdza się wzrost importu:

Dowieziono w r.:	1934	1935	1936
w marcu	939.897	894.374	748.785 cwt.
natomiast od stycznia do marca	2.628.223	2.343.863	2.255.009 cwt.
wartość Ł.	8.892.048	9.865.883	10.277.165 cwt.
z czego przypada na Polskę:			
w marcu	—	461	6.767 cwt.
natomiast od stycznia do marca	—	5.160	28.772 cwt.
wartość Ł.	—	16.176	103.272 cwt.

W ciągu pierwszego kwartału rb. zwiększyły się poza Polską dostawy z południowej Afryki, Łotwy, Litwy, Holandji, Argentyny, zmniejszył się natomiast przywóz z Australji, Nowozelandji i Szwecji.

Zapasy w chłodniach angielskich wykazują według ostatnich danych statystycznych nieznaczny wzrost, jakkolwiek ani w przybliżeniu nie dorównują one zapasom z poprzednich lat. Wynosiły bowiem w połowie marca rb. 396.952 skrzynie, pod koniec marca 384.266 skrzyń, 11 kwietnia 401.538 skrzyń, wobec 493.834 skrzynie w połowie kwietnia 1935 r. a 964.073 skrzynie w połowie kwietnia 1934 r.

Notowanie duńskie w okresie sprawozdawczym wynosiło:

1936	
9 kwietnia	180,— koron
16 „	170,— „
23 „	170,— „
1935	
11 kwietnia	160,— koron
18 „	160,— „
25 „	152,— „
1934	
12 kwietnia	127,— koron
19 „	120,— „
26 „	122,— „

Rynek krajowy w ciągu ubiegłego okresu sprawozdawczego notował tendencję spokojną. Poszczególne ośrodki konsumcyjne pokrywają swe bieżące zapotrzebowanie z przyległych terenów, skutkiem czego gros nadprodukcji województw zachodnich kieruje się na eksport.

RYNEK MAŚLARSKI W BELGJI.

Obecna sytuacja z zakresu zbytu masła na rynku belgijskim kształtuje się niekorzystnie dla eksporterów zagranicznych.

Cena masła duńskiego, którego import do Belgji wynosi obecnie 36,5% kontyngentu ogólnego, kalkulowała się w połowie kwietnia 12, 15 fr. belg. cif Antwerpja. Dodawszy do tej ceny 6 frb. tytułem opłaty licencyjnej i 1,61 fr. b. tytułem cła, cena na masło duńskie w dostawie na rynek belgijski wynosi 19,76 fr. b. za kg, podczas gdy cena na najlepszy gatunek masła belgijskiego wynosiła 17 fr. b. a najtańszy 14,30 fr. b.

Masło holenderskie, którego import do Belgji wynosi 25,5% kontyngentu ogólnego, kalkuluje się 9,82 fr. b., a z opłatą i cłem 17.43 fr. b. za kg.

Masło irlandzkie, którego import wynosi 25% kontyngentu ogólnego, kalkuluje się 9,77 fr. belg. cif Antwerpja, a z opłatą i cłem, 17,38 fr. belg. za kg.

Od szeregu miesięcy daje się obserwować w Belgji wzrost konsumcji margaryny. W miesiącach zimowych cena na masło na rynku belgijskim przekroczyła poważnie 20 fr. za kg wobec czego masy konsumentów musiały zrezygnować z zakupu masła zagranicznego i przerzuciły się na margarynę. Obecnie chociaż ceny spadły, konsumenci w dużej mierze pozostali przy konsumcji margaryny.

POŁOWY RYB MORSKICH W KWIETNIU.

Połowy naszych rybaków wypadły w kwietniu b. roku bardziej korzystnie niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku. Niestety, dotyczy to tylko ilościowych wyników połowów, pod względem wartości natomiast mamy dość znaczny spadek względem kwietnia 1935 roku, co się tłumaczy spadkiem niektórych wartościowych połowów, jak łososi, mielnic, troci, niektórych odmian płastug, szczupaków. Znaczne połowy szprotów, wraz ze śledzikami i dorszy nie mogły wyrównać tych strat na wartości.

Złowiono ogółem 1.434.130 kg ryb o wartości 163.441 zł, czyli o 365 tys. kg więcej i o 92 tys. złotych wartości mniej niż w kwietniu ub. roku.

Połowy pełnego Bałtyku, uwzględnione w powyższych liczbach dały 229.720 kg. o wart. 28.914 zł, wobec 136.690 kg o wartości 25.625 zł w kwietniu ub. roku. Znaczne zwiększenie tych połowów idzie w parze z nieznaczną tylko zwyżką ich wartości. Trzeba jednak mieć na uwadze, że połowy w kwietniu 1935 roku dały stosunkowo wysoką wartość na jednostkę wagi, to też do porównania, jako miara. nie zupełnie się nadają.

Naogół kwietniowe połowy pełnego Bałtyku w tym roku można uważać za korzystne, pomyślnie się rozwijające. Bo też był czynnik, który zachęcał do nich — a była nim nowa zamrażalnia ryb przy Chłodni Rybnej w Gdyni, która umożliwiła natychmiastowe preparowanie pierwszorzędnej ryby mrożonej. Ta dodatnia okoliczność została jednak, znowuż zrównoważona ujemnemi skutkami braku zorganizowanego odbioru w kraju na rybę z tych połowów bałtyckich.

Z połowów pełnego Bałtyku było (licząc w nie połowy bornholmskie i na Głębi Gdańskiej): dorszy 184.800 kg, wartości 22.176 zł, storni 39.920 kg — 5.988 zł, zimnicy 5.000 kg — 750 złotych.

Na poszczególne gatunki ryb złowionych w kwietniu przypadło (ilość w kilogramach, wartość kg. w groszach w nawiasie) szproty: 1.005.000 (5), śledziki: 134.320 (15), dorsze: 200.200 (12), płastugi, stornia: 57.420 (15), zimnica: 5.000 (15), gładzicy brak a w roku ubiegłym w kwietniu złowiono jej 7.500 kg., węgorze: 1.150 (140), kwapy: 610 (50), sieja: 80 kg. w 72 sztukach (160), łososie duże: 13.730 kg. w 1.552 sztukach (450), łosoś mały (mielnica): 430 kg. w 1047 szt. (220), troć 320 kg. w 103 sztukach (450), szczupaki: 5.720 (150), okonie: 4.670 (50), płocie: 4.350 (50), certy: 1.150 (40).

Podział połowów na poszczególne miejscowości: Hel 464.530 kg. o wartości 46.716 zł. (wzrost ilościowy o sto ton, spadek wartościowy o 60 tys. zł. w stosunku do roku ubiegłego.) Gdynia 458.150 kg. — 19.029 zł. (wzrost ilości o 97 ton, spadek wartoś. o 8 tys. zł.) miejscowości od Jastarni do W. Wsi 230.480 kg. o wartości 55.485 zł. (wzrost ilościowy o 88 ton. spadek wartości o 22 tys. zł.), miejscowości od Chłapowa do Karwi 23.260 kg. — 2.829 zł., (wzrost o 8 tys. kg. spadek o 1 tys. złotych), miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża 27.990 kg. — 10.468 zł. co stanowi spadek tak ilościowy o 20 tys. kg. jak i wartościowy o 4 tys. zł. w porównaniu z kwietniem ubiegłego roku.

Największym odbiorcą ryb były w dalszym ciągu wędzarnie, odbierając 729.940 kg. o wartości 36.017 zł., na rynku miejscowym i do kraju sprzedano w stanie świeżym 696.060 kg. — 106.706 zł. Gdańsk odebrał zaledwie 3.630 kg. — 468 zł. Zagranicę wysłano łososi 4.500 kg. — 20.250 zł., (do Szwecji 3.100 kg. — do Szwajcarji 1.200 kg., do Anglji 200 kg.)

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO RYBAMI I TOWARAMI RYBNEMI W KWIETNIU.

Obroty handlowe rybami i towarami rybnemi portu gdyńskiego składają się z przeładunku towaru zagranicznego w porcie handlowym i w porcie rybackim, oraz dowozu do portu rybackiego ryby z własnych połowów. Poniższe dane obejmują tylko obroty towarem zagranicznym w porcie handlowym i rybackim.

Ogólny import towarów rybnych w kwietniu wyniósł 741 ton z czego na port rybacki przypada 305 ton, a na port handlowy 436 ton. Import utrzymał się na poziomie roku ubiegłego, w stosunku zaś do miesiąca marca r. b. ilościowy spadek wyniósł 75% (zakończenie sezonu zimowego).

W porcie rybackim dwa statki z Norwegji wyładowały: śledzi solonych norweskich: 2.204/1 beczek t. j. 253 ton. tranu 17,5 ton, tłuszcz rybny 15 ton. klej rybny 5,5 ton, olej śledziowy 13 ton, mączka rybna 0.5 ton.

Do portu handlowego dowiozły 2 statki polskie i 28 obcych. drobnicowemi partjami: śledzi solonych z Norwegji: 207 ton. z Holandji 59 ton, tranu: z Norwegji 75 ton, z Danji 34 ton, z Holandji 11 ton, Konserw rybnych: portugalskich: 1.677 kg., francuskich 687 kg., szwedzkich 654 kg., łotewskich 346 kg., belgijskich 275 kg., hiszpańskich 60 kg., duńskich 48 kg., holenderskich 23 kg., Inne ryby: z Niemiec 632 kg., z Belgji 492 kg., ze Szwecji 53 kg., z Norwegji 40 kg.

Z porównania obrotów portu rybackiego z portem handlowym wynika, że na jeden

statek portu rybackiego wypada 152 ton towaru, a w porcie handlowym 25 ton towarów rybnych. Z portu rybackiego wysłano 71 wagonów z towarami rybnemi.

KRONIKA.

— **NIEWYKORZYSTANE MOŻLIWOŚCI DLA ZBYTU ŚWIEŻYCH DORSZY.** Brak miejsca na składowanie mrożonych ciągle dorszy z połowów polskich rybaków, pociągnie za sobą przymusowe bezrobocie rybaków, jeżeli nie znajdzie się zbytu na mrożone czy świeże dorsze. Kraje posiadające silnie rozwinięte rybołówstwo morskie nastawiły się prawie wyłącznie na sprzedaż świeżych ryb, wysyłanych do najdalszych miejscowości w odpowiedniem opakowaniu (w lodzie np.) Próby robione obecnie w Helu przez jednego z ruchliwych kupców, dowiodły, że najwyższy czas aby i u nas wejść na tą drogę (z Helu wysyła się tygodniowo do 200 skrzyń a 50 kg, dorszy w lodzie). Obniżenie taryf kolejowych dla drobnych wysyłek dorszy jest niezbędnem dla dalszego szybkiego rozwoju tych pomyślnych prób. Szczegółowych natomiast badań wymaga zagadnienie rozwinięcia produkcji konserw z dorsza.

— **ROKOWANIA POLSKO - GDAŃSKIE W SPRAWIE OBROTÓW RYBNYCH.** Za kilka miesięcy upływa dwuletni okres porozumienia polsko-gdańskiego, w sprawie wzajemnej wymiany towarów rybnych, porozumienia mieszczącego się w ramach umowy o obrotach produktami rolniczemi między Polską a W. M. Gdańskiem.

Umowa zawarta na okres jednego roku, jest corocznie przedłużaną przy uwzględnieniu zmian dyktowanych przez praktykę życiową. Umowa dzieli się na dwa porozumienia, jedno zawarte między czynnikami rządowemi obydwu stron ustala wielkość kontyngentów, drugie zaś porozumienie zwane „branżowem" zawiera się między prywatnemi stronami dla praktycznego wykonania obrotów towarowych.

W dniu 5 maja br. odbyło się w Gdańsku pierwsze posiedzenie czynników oficjalnych (polskich i gdańskich) w sprawie przedłużenia umowy i ustalenia kontyngentów na rok następny (trzeci z rzędu). Rozmowy branżowe rozpoczną się później.

Mając na uwadze wyniki obecnego, czyli drugiego roku porozumienia polsko - gdańskiego, można się spodziewać zatrzymania dotychczasowych kontyngentów rybnych. Ze strony polskiej wysunięte będą zapewne żądania zwiększenia ilości ryb wywożonych w ruchu granicznym przez naszych rybaków morskich, gdyż tegoroczne kontyngenty były niewystarczające, a w ogólnych ilościach stanowią one mały odsetek. Strona zaś gdańska domagać się będzie zwiększenia niektórych kontyngentów (np. konserwy szprotów w oliwie) i dopuszczenia pewnych ilości świeżych ryb (certy, leszcze) na rynek polski bez pośrednictwa organizacyj branżowych czy firmowych, czyli z wolnej ręki.

— **PRACĘ ZAMRAŻALNI OGRANICZA BRAK KOMÓR SKŁADOWYCH W CHŁODNI RYBNEJ.** Obniżone koszty mrożenia spowodowały duże zainteresowanie się firm mrożeniem ryb. Niestety mała pojemność komór składowych Chłodni Rybnej nie pozwoli na robienie większych zapasów ryb mrożonych, a całkowite zapełnienie magazynów Chłodni Rybnej może nastąpić w ciągu najbliższego tygodnia.

Dopiero po oddaniu do użytku nowej chłodni śledziowej (gdzie część komór przewidziana jest na składowanie ryb mrożonych), zwiększą się możliwości magazynowania ryb zamrożonych.

W Y D A W N I C T W A

DR HERBERT SAND: „AMORTYZACJA W ROZUMIENIU GOSPODARCZEM I PODATKOWEM".

W ostatnich dniach ukazała się drukiem praca p. Dr. Herberta Sanda, wicedyrektora Izby Przemysłowo - Handlowej w Łodzi p. t. „Amortyzacja w rozumieniu gospodarczem i podatkowem".

Wobec aktualności, jakiej nabrała sprawa postępowania amortyzacyjnego w świetle zmian przepisów podatkowych, oraz orzecznictwa Najwyższych Sądów, naświetlenie poruszonej kwestji w wspomnianej pracy p. Dr. Sanda może doskonale ułatwić szerokim sferom gospodarczym ustalenie wniosków, jakie nastręczają się w tem tak żywotnem zagadnieniu.

Pracę powyższą w cenie zł 1.50 od egzemplarza można nabyć w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, wpłacając przypadającą należność na P. K. O. Nr. 204.415.

PRZEGLĄD OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ I PRZECIWGAZOWEJ.

Zarząd Główny L. O. P. P. w Warszawie wydaje miesięcznik p. t. „Przegląd Obrony Przeciwlotniczej i Przeciwgazowej", w którym są poruszane i omawiane aktualne tematy, dotyczące organizacji i zagadnień obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

Przemysł, jako najbardziej zagrożony w razie wojny, powinien przygotować akcję obrony przeciwlotniczo-gazowej biernej na terenie swoich zakładów, nietylko ze względu na obronność i potrzeby ogólne Państwa, ale również w dobrze zrozumianym interesie własnym. Przemysł więc powinien się w pierwszym rzędzie interesować wszelkiemi zagadnieniami i poczynaniami na tem polu.

W związku z powyższem oraz z uwagi na to, że wyżej wspomniane czasopismo jest je-

dynym organem omawiającym wszelkie poczynania w o. p. l. g., zakresie obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, Pomorski Urząd Wojewódzki, działając w myśl wytycznych Ministerstwa Przem. i Handlu, zwrócił uwagę Izby naszej na ten miesięcznik i zalecił jego prenumeratę zakładom przemysłowym na Pomorzu.

Roczna prenumerata „Przeglądu" wynosi zł 6 (sześć). Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, ulica Wierzbowa 9. Konto czekowe P. K. O. — 20040.

PRZETARGI

PRZETARG NA CZARNY DĄB.

Wileński Urząd Wojewódzki niniejszem ogłasza pisemny przetarg ofertowy na dzierżawę odcinków rzeki Wilji powyżej m-ka Zodziszki, celem oczyszczenia łożyska rzeki od zatopionych dębów czarnych oraz innych pni drzewnych z tem, że wydobyty materjał drzewny przejdzie na własność przedsiębiorcy za opłatą ustaloną wynikiem przetargu, nie niższą jednak od zł 10 za 1 m³ materjału dębowego i zł 1 za 1 m³ innego materjału drzewnego. W razie nieuzyskania w drodze przetargu powyższych minimalnych cen dzierżawa odcinków rzeki Wilji, w celu oczyszczenia nurtu, nie będzie oddaną.

Przetarg odbędzie się w dniu 27 maja o godz. 10-ej w Urzędzie Wojewódzkim Wileńskim (Oddział Wodny, pokój Nr. 71), gdzie też należy składać pisemne oferty w dniu przetargu, nie później godziny 9-ej, łącznie z pokwitowaniem Kasy Skarbowej na wpłacone wadjum przetargowe w wysokości 300 zł.

Urząd Wojewódzki zastrzega sobie prawo przeprowadzenia, w razie potrzeby, dodatkowego przetargu ustnego natychmiast po otwarciu ofert pisemnych oraz swobodę w wyborze oferenta, uzależniając to od fachowych i finansowych zdolności przedsiębiorstwa i solidności firmy.

O szczegółach warunków przetargu i dzierżawy informuje Oddział Wodny Urzędu Wojewódzkiego w Wilnie (pokój Nr. 71. tel. 10-06, gdzie też można otrzymać wzór umowy dzierżawnej).

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

FINLANDJA

s/s CIESZYN*	12. 5.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	13. 5.
s/s CAPELLA*	19. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	20. 5.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto		
		2) Helsinki, Kotka, Wiborg	s/s WILH. RUSS	9. 5.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s GISELA L.M. RUSS	15/16. 5.
		co 2 tygodnie	lub substytut	

ESTONJA

s/s CIESZYN*	12. 5.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	13. 5.
s/s CAPELLA*	19. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	20. 5.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s MAGNUS	17. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJÖLD	1. 6.
		Tallinn		

ŁOTWA

s/s HERO*	11. 5.	**Ryga**		
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	11. 5.
s/s URANUS*	18. 5.	co tydzień	s/s URANUS*	18. 5.
		Ryga		
s/s MAGNUS	17. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 3 tygodnie	s/s SKJÖLD	1. 6.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	10. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	13. 5.
	24. 5.	co 2 tygodnie		27. 5.

LITWA

s/s FALKEN	10. 5.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	13. 5.
	24. 5.	*(Żegluga Polska S. A.)*		27. 5.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	7. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 5.
	18. 5.	co 8 dni		18. 5.
s/s MAGNUS	17 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	31. 5.

SZWECJA

		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	16. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	19. 5.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	7. 5.
s/s INGEBORG	11/12. 5.	co 10 dni	s/s INGEBORG	11/12. 5.
s/s MARIEHOLM*	18. 5.		s/s MARIEHOLM*	18. 5.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	12. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	12. 5.
	26. 5.	co 2 tygodnie		26. 5.
s/s BLENDA	18. 5.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	20. 5.
	1. 6.	co 2 tygodnie		3. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	11. 5.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	11. 5.
s/s EGON	18. 5.	co tydzień	s/s EGON	18. 5.
		NIEMCY		
		Hamburg		
		(Pool: 3 niemieckie towarzystwa		
s/s BERNHARD	9. 5.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s BERNHARD	9. 5.
s/s WILH. RUSS	12. 5.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s WILH. RUSS	12. 5.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen	s/s HERO*	11. 5.
s/s HERO*	11. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	(via Ryga)	
s/s URANUS*	18. 5.	co tydzień	s/s URANUS*	18. 5.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	6. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	7. 5.
	13. 5.	co tydzień		14. 5.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 14. 5.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	ok. 14. 5.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
m/s BATAVIA	12. 5.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**	m/s BATAVIA	12. 5.
s/s BORGILA	19. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BORGILA	19. 5.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty:		
		Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	10. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	11. 5.
		co 2—3 tygodnie	s/s URSA	25. 5.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	10. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	14. 5.
s/s LECH*	17. 5.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	21. 5.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	10. 5.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	14. 5
s/s LUBLIN*	17. 5.	co tydzień	s/s LUBLIN*	21. 5.
		Manchester/Liverpool		
s/s KATHOLM	7. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KATHOLM	7. 5.
s/s HINDSHOLM	10/11. 5.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	10/11. 5.
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	9. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	9. 5.
lub subst.		co tydzień	lub subst.	
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s WESER	25. 5.	co miesiąc	s/s WESER	25. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s IRENE lub subst.	13. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s IRENE lub subst.	13. 5
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	12. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	13. 5.
s/s PUCK	19. 5.	co tydzień	s/s PUCK	20. 5.
s/s ANDROMEDA	11. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ANDROMEDA	11. 5
s/s OREST	14. 5.	1—2 razy w tygodniu	s/s OREST	14. 5
s/s BUTT	7. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	7. 5.
s/s BUSSARD	18. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	18. 5.
s/s WIBORG	ok. 18. 5.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 18. 5.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	12. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	13. 5.
s/s HEL	19. 5.	co tydzień	s/s HEL	20. 5.
s/s BUTT	7. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	7. 5
s/s BUSSARD	18. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	18. 5
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	ok. 13. 5.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	18. 5. 1. 6.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	8. 5. 22. 5. 5. 6
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s MAGNUS	17. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	18. 5.
s/s SKJÖLD	31. 5.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	1. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	16. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	16. 5.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
—		**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SCANIA	ok. 11. 5.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s HEMLAND* m/s VINGALAND	16. 5. 5. 6.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s HEMLAND m/s VINGALAND	22/23. 5. 4. 6.
--		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL lub subst.	ok. 15. 5.
m/s LEWANT	17. 5.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT	17/20. 5.
		B. Porty dalsze		
s/s CLIFFWOOD* s/s SCANSTATES*	9. 5. 16. 5.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CARPLAKA* s/s MINNEQUA	8. 5. 14. 5.
m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI*		**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s BATORY m/s PIŁSUDSKI*	18. 5. 2. 6.
s/s TANGER	16. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	16. 5.
m/s KR. MARGARETA m/s LIMA m/s NORDSTJÄRNAN	9. 5. 1. 6. 6. 6.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s KR. MARGARETA m/s LIMA lub subst.	20. 5. 20. 6.
s/s ATLANTA s/s EQUATOR s/s BORE IX	11. 5. 2. 6. 13. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s BORGLAND s/s ORIENT	7. 5. 21. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	ok. 22. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	ok. 30. 6.
s/s SKAGERN		**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BATH m/s DOLIUS s/s CITY OF CARDIFF	16. 5. 6. 6 27. 6.
—		**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TROLLEHOLM m/s TOLEDO m/s VASAHOLM	15. 5. 23. 5. 2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TITANIA	22. 5.
s/s WEST MORELAND s/s WEST TACOOK	15. 5. 13. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s WEST MORELAND s/s WEST TACOOK	15. 5. 13. 6.
—		**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 maja:

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s MARIEHOLM lin. z Kalmaru i Stockholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdam dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s TRIO po węgiel, Behnke & Sieg.

8 maja:

s/s CARPLAKA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, A. S. L.

s/s SVEN lin. po bunker, Behnke & Sieg.

s/s ASLAUG, PAM.

s/s FERRO po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

s/s RIBERSBORG po węgiel, MEW.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

9 maja:

s/s CITY OF BATH lin. po ładunek do portów Dalekiego Wschodu, PAM.

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, ASL.

s/s MINORCA lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s BERNHARD lub substytut lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s WILHELM RUSS lin. po ładunek do Mäntyluoto, Wasa, Yxpila, Lenczat.
s/s JULIANE po węgiel, PAM.

10 maja:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyład., Polbrit.
s/s URSA lin. z zachodniej Norwegji dla wyładowania, Bergenske.
s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska..
s/s ELLAVORE ze złomem, PAM.
s/s SIGRID ze złomem, Rummel & Burton.

11 maja:

m/s KRONPRINSESSAN MARGARETA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, PAM.
s/s INGEBORG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s HERO lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zach. Norwegji, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ATLANTA lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s SCANIA lin. po ładunek do portów zach.-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

12 maja:

m/s BATAVIA lin. ze wsch. Norwegji dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s TANGER lin. z portów Marokka i Portugalji dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s TIBERIUS lub lubstyt. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ALEXANDRA lub substytut z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

13 maja:

s/s JÄRVAMAA lin. z Tallinna dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.

14 maja:

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, ASL.
s/s SONGDAL lub substytut lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s OREST lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s VEGA po węgiel, PAM.

15 maja:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s WEST MORELAND lin. z portów Gulfu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s ESCHENBURG lin. po ładunek do Kotka/Wiborg, Lenczat.
s/s GISELA L. M. RUSS lin. po ładunek do Helsinek Kotki, Wiborga, Lenczat.
s/s ADELE TRABER po węgiel, PAM.

16 maja:

m/s HEMLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska-Lewant.
s/s SCANSTATES lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, ASL.
s/s HUNDVAAG lin. z Stockholm/Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.

Udział Gdyni w przywozie głównych artykułów kolonjalnych i owoców

W szeregu artykułach, publikowanych w poprzednich numerach „Biuletynu" ilustrowaliśmy rozwój gdyńskich firm, ograniczając się do stwierdzenia, że liczba ich z roku na rok zwiększa się i prawdopodobnie nadal będzie zwiększać się, o ile oczywiście będą miały odpowiednie warunki do działalności.

Obecnie daje się zauważyć wzrost zainteresowania Gdynią, jako terenem pracy, ze strony poważnych firm i kapitalistów, co jest najlepszym dowodem, iż doświadczenia poczynione przez może słabiej sytuowane firmy, które nie zawahały się przyjść do Gdyni, gdy praca na jej terenie była połączona z wielkiem ryzykiem, przekonały, ostrożny zawsze, wielki kapitał, że można z powodzeniem pracować na tutejszym terenie i że właśnie Gdynia, a nie inne miasta przedstawiają dla każdego przedsiębiorcy wielkie możliwości rozwojowe.

Stwierdzając wzrost zainteresowania Gdynią przez wielkie firmy, działające dotychczas w głębi kraju, zastanawiamy się, czy jednak w obecnych warunkach znajdą one dostateczne możliwości pracy. Specjalnie dotyczy to placówek trudniących się importem. Stwierdzić jednak należy, że natrafiają one na liczne trudności i ograniczenia.

Najlepiej bodajże ilustrują upośledzenie gdyńskich firm importowych branży kolonjalnej a częściowo i owocowej, liczby dokonanego wwozu w roku ubiegłym i procentowy udział w stosunku do ogólnego importu. W wielu wypadkach rok ostatni był nawet gorszy niż poprzednie lata i dlatego umyślnie przytaczamy liczby porównawcze z dwoma poprzedniemi latami.

Jak wiadomo w branży kolonjalnej najważniejszemi artykułami są kawa, herbata i korzenie. Artykuły te stanowią dla każdej firmy kolonjalnej podstawę obrotu i dlatego otacza się je specjalną uwagą.

Niestety przydziały dla gdyńskich firm są tak małe, że żadna z nich nie może wyłącznie nastawić się na opracowywanie jednego z wymienionych artykułów, w rezultacie czego do dziś niema ani jednej firmy w Gdyni, któraby specjalizowała się w handlu kawą, herbatą lub korzeniami.

Przed kilku laty zamierzał znany koncern kawowy stworzyć w Gdyni ośrodek rozdzielczy na kawę i nawet sprowadził pierwszy transport 60.000 worków. jednak wskutek sprzeciwu polskiego kupiectwa Rząd nie udzielił mu stosowanych normalnie preferencyj, wobec czego zmuszony był zrezygnować z realizacji swych zamierzeń, likwidując swe biura i składy konsygnacyjne. Należy jednak spodziewać się, że już w najbliższym czasie dezyderaty gdyńskich firm w sprawie większego przydziału kontyngentów zostaną przez czynniki miarodajne uwzględnione, co niewątpliwie wpłynie korzystnie na rozwój tutejszego handlu i przyśpieszy proces krystalizacji charakteru poszczególnych placówek.

Liczbowo import omawianych trzech artykułów przedstawiał się następująco:

	Import ogólno polski kg	Import gdyńskich firm kg	Proc. udział firm gdyńskich w ogól. polskim imporcie
	Herbata		
1935	1.710.800	131.640	7,7
1934	1.553.000	89.800	5,8
1933	1.879.200	153.000	8,2
	Kawa		
1935	5.887.500	810.758	13,7
1934	6.831.400	890.555	13
1933	7.566.800	1.112.835	14.7
	Korzenie		
1935	1.565.900	464.657	29,6
1934	1.767.700	409.500	23,2
1933	1.671.000	355.500	21,2

Również przydziały na masło kakaowe dla firm gdyńskich są w stosunku do ogólnego importu bardzo nikłe, lecz to można usprawiedliwić brakiem na terenie Gdyni fabryk przerabiających ten artykuł. Tem niemniej importowe firmy trudniące się handlem masła kakaowego powinny otrzymywać większe przydziały, gdyż to może wpłynąć na zorganizowanie składu konsygnacyjnego tego artykułu w porcie gdyńskim. Dokładne cyfry dokonanego importu masła kakaowego w roku ubiegłym przedstawiają się następująco:

	kg	kg	%
1935	1.040.400	74.250	7,1
1934	1.159.700	82.500	7,1
1933	1.230.900	82.000	6,6

Przy omawianiu udziału gdyńskich firm kolonjalnych w ogólnych kontyngentach na wyżej wymienione artykuły należy również

podkreślić niewspółmierny stosunek, jaki istnieje pod tym względem między Gdynią i Gdańskiem. Firmy gdańskie zdołały sobie wywalczyć kilkakrotnie większe przydziały niż gdyńskie, wskutek czego Gdańsk nadal jest głównym dostawcą kawy, herbaty, korzeni i masła kakaowego dla polskiego rynku.

Jeżeli jednak zależy nam na rozwoju gdyńskiego rynku kolonjalnego należy zastanowić się nad możliwością przynajmniej zrównania Gdyni z Gdańskiem w przydziałach kontyngentowych.

Przydziały na inne artykuły kolonjalne, otrzymywane przez firmy gdyńskie są dostateczne i uzyskiwanie ich nie nastręcza większych trudności z tej chociażby przyczyny, że firmy pracujące w portowem mieście mają o wiele lepsze warunki pracy.

Szczegółowe zestawienie importu głównych artykułów kolonjalnych przez gdyńskie firmy w ostatnich trzech latach widzimy w tabeli następującej:

	Import ogólnopolski kg.	Import firm gdyńskich kg	Udział firm gdyńskich w ogólnopol imporcie proc
	Oliwa jadalna		
1933	200.900	8.940	4,5
1934	177.600	20.950	11,8
1935	240.340	93.175	38,7
	Konserwy rybne		
1933	307.800	32.000	10,4
1934	412.600	17.950	4,3
1935	492.800	89.189	18
	Orzechy		
1933	1.212.200	153.935	12,6
1934	1.634.600	124.851	7.6
1935	1.573.900	254.340	16.1
	Owoce suszone: figi, daktyle, rodzynki i koryntki		
1933	2.018.400	1.085.500	53,7
1934	3.334.800	1.462.020	43.8
1935	4.002.100	2.838.215	70,9
	Migdały		
1934	492.300	149.662	30,4
1935	532.200	195.611	36.3
	Śliwki suszone		
1933	7.015.700	2.280.000	32,4
1934	6.185.800	2.313.000	37,3
1935	6.749.600	2.173.400	32.2
	Śliwki suszone dla przemysłu (ameryk.)		
1933	2.000.000	1.600.000	80
1934	2.000.000	1.848.000	92,4
1935	2.000.000	1.570.000	78,5

O wiele większemi sukcesami może poszczycić się gdyński handel owocowy, ale to tylko dzięki temu, iż władze centralne uwzględniają potrzeby gdyńskich aukcyj owocowych, przydzielając do ich dyspozycji większość kontyngentów. Inne natomiast firmy owocowe otrzymują nadal znikome przydziały, wskutek czego powoli zaczynają zatracać charakter firm importerskich, i stają się raczej hurtown. owocowemi. W chwili obecnej trudno jest osądzić, czy koncentracja całego importu owoców południowych i egzotycznych w ramach trzech istniejących aukcyj jest celowa. Pewnem natomiast jest, że mniejsze firmy owocowe, a zwłaszcza te, które najwcześniej osiadły w Gdyni i prowadziły import owoców, bardzo odczuwają brak dostatecznej liczby pozwoleń przywozu, a kilka z nich nosi się nawet z zamiarem likwidacji przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o poszczególne rodzaje owoców południowych, to tylko w jednym wypadku gdyńskie firmy mają monopol, importując 100% przyznanych kontyngentów, dotyczy to importu bananów.

Dzieje się to na skutek tego, że jedynie w Gdyni istnieją dojrzewalnie bananów.

W imporcie pomarańcz i cytryn Gdynia również zajmuje dominujące stanowisko. Stosunkowo mały jest udział Gdyni w imporcie winogron i owoców świeżych. Winogrona nie znoszą transportu wodnego, co najlepiej potwierdziły dokonane próby z winogronami hiszpańskiemi.

Zresztą większe ilości tego artykułu sprowadzamy z Rumunji i zrozumiałem jest, iż ośrodki dyspozycyjne handlu winogronami nie mają potrzeby znajdować się w Gdyni.

Trudności w imporcie jabłek, gruszek i innych owoców z U. S. A. wytrąciły z rąk gdyńskich firm handel temi artykułami, co ma swój najlepszy wyraz w stosunkowo małym udziale w ogólnym imporcie do Polski owoców świeżych.

Dokładna ilustracja liczbowa udziału gdyńskich firm w ogólnym przywozie owoców południowych przedstawia się jak następuje:

	Import ogólnopolski kg.	Import firm gdyńskich kg	Udział firm gdyńskich w ogólnopol. imporcie proc.
	Pomarańcze, mandarynki, grapefruits — razem		
1933	2.522.400	847.680	33,5
1934	3.567.300	2.358.958	66,1
1935	34.082.800	20.045.420	58.8
	z Hiszpanji:		
1933	835.200	379.760	54,4
1934	967.100	576.200	59,6
1935	20.948.700	15.525.894	75,7
	z Palestyny:		
1933	419.600	34.500	8,2
1934	1.151.700	151.729	13,2
1935	6.342.200	2.702.171	42.6

Cytryny			
1933	11.504.800	3.269.700	28,4
1934	12.836.500	6.767.615	52,4
1935	12.343.800	7.792.542	61,1

Banany			
1933	1.492.200	1.646.750	100
1934	2.125.200	2.313.000	100
1935	1.927.700	1.929.700	100

Winogrona			
1933	3.232.500	324.823	10
1934	5.353.900	489.761	9,1
1935	5.805.300	713.391	12,2

Owoce świeże			
1933	12.083.300	773.183	6.4
1934	6.270.000	1.253.743	20
1935	6.033.100	1.122.521	18,6

Kronika

O IMPORT TOWARÓW Z TURCJI.

W związku z wejściem w życie z dniem 17 kwietnia br. Polsko-Tureckiego Układu Kontyngentowego oraz Umowy Clearingowej, zaistniały możliwości zwiększenia importu towarów z Turcji. Przedewszystkiem będą mogły być importowane z Turcji do Polski następujące towary: nasiona sezamu do wyrobu chalwy, świeże owoce: jabłka, gruszki, śliwki, wiśnie, czereśnie, winogrona, morele, brzoskwinie, melony, pomarańcze, cytryny, grapefruity, owoce suszone jak: daktyle, rodzynki i figi, orzechy, oliwa, oliwki, wino z poz. 280 i 281 tar. celnej, walonea i ekstrakt walonea, skóry z poz. 492 i 493 t. c., dywany i kilimy, wełna, warzywa suszone z poz. 232 t. c., oraz prawdopodobnie skóry futrzane.

Dotychczas import towarów z Turcji, pomimo istnienia umowy handlowej polsko-tureckiej był niemożliwy ze względu na surowe ograniczenia dewizowe tureckie. Uniemożliwiało to eksport naszych towarów do Turcji, co w konsekwencji pociągnąć musiało za sobą wstrzymanie importu z tego kraju. O ile chodzi o owoce suszone i orzechy, to wprawdzie w czwartym kwartale ub. r. oraz na początku tego roku importowano do Polski w drodze clearingu prywatnego, nieoficjalnego, pewne ilości tych towarów, to jednak były to tylko tranzakcje dorywcze.

Obecnie po podpisaniu układu kontyngentowego oraz umowy clearingowej stosunki polsko-tureckie znacznie się ożywią, gdyż cały szereg towarów, na które kontyngenty przywozowe z innych krajów są bardzo szczupłe, będzie można sprowadzić bez większych trudności z Turcji, tembardziej, że od importu tychże zależny będzie eksport naszych towarów do tego kraju.

DLACZEGO NIE IMPORTUJEMY RODZYNEK Z U. S. A.

Przeglądając statystykę przywozu towarów kolonjalnych i owoców stwierdzamy, że w bieżącym sezonie ani jedna polska firma nie sprowadziła rodzynek ze Stanów Zjednoczonych. W latach ubiegłych artykuł ten był sprowadzany w poważnych ilościach z tego kraju. W sezonie bieżącym, jak wiadomo, import ze Stanów Zjednoczonych może się odbywać tylko w kompensacie wiązanej. Prawdopodobnie firmy nie nabrały jeszcze przekonania do tej formy tranzakcyj, jako bardziej skomplikowanej i unikają możliwości zakupu na rynkach tych krajów, z któremi Polska wprowadziła clearing towarowy.

CZY BĘDZIEMY IMPORTOWAĆ POMARAŃCZE Z AMERYKI.

Zakończenie sezonu na pomarańcze hiszpańskie przypada mniejwięcej na koniec maja. W latach poprzednich już w tym czasie firmy, trudniące się importem owoców dokonywały zamówień na pomarańcze ameryk. Ponieważ obecnie owoce z U. S. A. można sprowadzać jedynie w kompensacie wiązanej zachodzi obawa, że polskie firmy importowe nie będą mogły sprowadzać pomarańcz z Ameryki, a to z tego względu, iż dotychczas nie znalazły możliwości dla eksportu polskich towarów na rynek amerykański.

HOLENDERSCY PLANTATORZY WARZYW INTERESUJĄ SIĘ POLSKIM RYNKIEM ZBYTU.

Coraz większe trudności, na jakie napotykają holenderscy plantatorzy warzyw przy wywozie do Niemiec, które w ostatnich latach intensywnie rozbudowują swój przemysł ogrodniczy, stały się powodem zainteresowania ze strony holenderskich firm polskim rynkiem zbytu. Ponieważ przewóz drogą lądową z Holandji do Polski jest zbyt kosztowny, badane są obecnie możliwości transportu drogą morską przez Gdynię, ewentualnie Gdańsk. Niestety brak poważnych firm na terenie Gdyni i Gdańska, trudniących się handlem warzyw jest jedną z przeszkód, która hamuje realizację zamierzeń holenderskich eksporterów.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W trzeciej dekadzie kwietnia zanotowano na gdyńskim rynku owocowym znaczne ożywienie, zwłaszcza przy tranzakcjach na pomarańcze hiszpańskie, których ceny skoczyły w górę o kilka, a w wielu wypadkach o kilka-

naście groszy za kg. W ten sposób po trwającej kilkutygodniowej depresji nastąpiła znaczna poprawa, co należy uzasadnić wyczerpywaniem się istniejących zapasów i zbyt malemi widokami na import pomarańcz amerykańskich. Już w pierwszych dniach tej dekady na odbytych aukcjach płacono znacznie wyższe ceny za pomarańcze hiszpańskie, niż na poprzednich aukcjach. Pod koniec dekady ceny nadal zwyżkowały, osiągając poziom dawno już nienotowany, przyczem towar ofiarowany przez aukcje był w całości zakupywany.

W przeciwieństwie do pomarańcz hiszpańskich nie miały powodzenia palestyńskie, cena których spadła znacznie.

Również cytryny syryjskie wystawione na przetarg nie znalazły chętnych nabywców, pomimo, że ceny wywoławcze w dalszym ciągu zniżkowały, osiągając 33 zł za skrzynię.

Na sześciu urządzonych w okresie sprawozdawczym przetargach wystawiły gdyńskie firmy aukcyjne ca. 10,800 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 1,900 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 4,418 skrzyń cytryn syryjskich. Jak już wyżej wzmiankowaliśmy popyt na pomarańcze hiszpańskie był wielki, sprzedano bowiem z zaoferowanej ilości 10,296 skrzyń po cenie od 82 gr. do 1,10 zł. W jednym tylko wypadku na aukcji Gdyńskich Targów Owocowych w dniu 25 kwietnia notowano ceny w granicach 62 — 77 gr, a to ze względu na wielkie braki w oferowanym towarze.

Pomarańcze palestyńskie musiano wycofać z przetargów i tylko w jednym wypadku dokonano tranzakcji na 75 skrzyń po stosunkowo niskiej cenie. Niezbyt wielkiem zainteresowaniem cieszyły się cytryny syryjskie, których prawie 60% musiano zdjąć z przetargów i w rezultacie sprzedano w okresie sprawozdawczym zaledwie 1,688 skrzyń, przy przeciętnej cenie 34 zł za skrzynię.

Szczegółowy przebieg przetargów aukcyjnych w minionej dekadzie przedstawiał się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. Akc.

urządziły w okresie sprawozdawczym 2 aukcje w dniach 23 i 29 kwietnia br. Na aukcji w dniu 23 kwietnia wystawiła firma 1.799 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 575 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 1,500 skrzyń cytryn syryjskich. Pomarańcze hiszpańskie, wystawione na przetarg wykazywały wiele braków, wskutek czego nabywcy mimo poprawiającej się konjunktury na ten artykuł nie okazywali większej chęci do zawierania tranzakcyj. — Aukcjonator, dążąc do zbycia zaofiarowanego towaru, obniżył znacznie cenę wywoławczą, co odniosło swój skutek, gdyż kupcy zakupili wszystkie partje płacąc od 62 — 77 gr za kg.

W dalszym ciągu przetargu przeprowadzono aukcjonowanie 575 skrzyń pomarańcz palestyńskich. Niestety, podobnie jak w poprzedniej dekadzie towar ten nie znalazł nabywców i zdołano sprzedać zaledwie partję 25 skrzyń, po cenie 1 zł za kg.

Jeszcze gorzej poszło na tym przetargu z cytrynami syryjskiemi, których wystawiono 1,500 skrzyń. Pomimo wysiłku ze strony aukcjonatora nie zaakceptowano ani jednej partji i w rezultacie wycofano całą zaoferowaną ilość.

Do drugiego przetargu, odbytego w dniu 29 kwietnia Gdyńskie Targi Owocowe zgłosiły 1,600 skrzyń cytryn syryjskich, 1,250 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 575 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 200 skrzyń grapefruitów.

Przetarg rozpoczęto aukcjonowaniem cytryn syryjskich, na które firma wystawiająca obniżyła limit do 34 zł za skrzynię. Jednak i ta cena była dla większości nabywców za wysoka, czego najlepszym dowodem jest fakt wycofania większej części, bo aż 1.000 skrzyń zaofiarowanego towaru. Resztę — 600 skrzyń sprzedano po 34 zł za skrzynię.

Następnie aukcjonowano grape - fruity. Ponieważ firma aukcyjna dysponowała w dn. tym tylko 200 skrzyniami, kupcy nie wahali się płacić wyższych cen aby tylko nabyć potrzebne ilości tego artykułu. Sprzedano wszystkie partje po 44 zł za skrzynię.

Pomarańcze palestyńskie musiał aukcjonator wycofać, gdyż ani w jednym wypadku nabywcy nie podtrzymali ceny wywoławczej.

W dalszym ciągu aukcji odbył się przetarg na pomarańcze hiszpańskie, których wystawiono 1.250 skrzyń. Zgłoszony towar składał się z 2 partyj, z których jedna była poważnie nadpsuta i została sprzedana po 71 gr za kg. druga zaś, była w stanie zupełnie dobrym, co znalazło swój wyraz w płaconej cenie 97 gr za kg. Wszystkie partje podane w katalogu sprzedano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Firma urządziła w tej dekadzie trzy przetargi w dniach 23, 28 i 30 kwietnia br.

Do przetargu w dniu 23 kwietnia zgłoszono 3,263 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny bez limitu), który w całości sprzedano i osiągnięto cenę stosunkowo dobrą 82 — 85 gr za kg. Obecnych na aukcji było 17 kupców krajowych i z Gdańska.

Na następnej aukcji w dniu 28 kwietnia br. wystawiono 2,354 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (towar własny bez limitu). Całą partję sprzedano, osiągając cenę b. dobrą 0.84 do 1.10 zł za kg. Partję 540 skrzyń cytryn syryjskich w całości sprzedano po 34 zł i 35 zł za skrzynię.

Na trzecim zkolei przetargu w dniu 30 kwietnia br. wystawiły Bałtyckie Aukcje Owocowe 528 skrzyń cytryn syryjskich oraz 630 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, sprzedając wystawione partje w całości, pierwsze po 35 zł za skrzynię, drugie po 95 — 99 gr za kg.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

Dnia 28 kwietnia br. wystawiono do sprzedaży 1.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 750 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 250 skrzyń cytryn syryjskich.

Z wystawionych 1.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich wycofano 500 skrzyń z powodu braku nabywców. Za sprzedany towar osiągnięto cenę od 89 do 93 groszy za 1 kg netto.

Na 750 wystawionych skrzyń pomarańcz palestyńskich sprzedano tylko 50 skrzyń po 88 groszy za kg.

Cytryny syryjskie nie znalazły wogóle nabywców, wobec czego wycofano całą partję 250 skrzyń.

Zaznaczyć należy, że pomimo dużej liczby kupców obecnych na aukcji, małe było zainteresowanie wystawionym towarem.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE.

Gdyńskie firmy importowe notowały w dniach 4/5 maja br. na niżej podane towary kolonjalne następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów gdyńskich:

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,60—3,65 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,60 za 1 kg
brazylijska Rio 5 — zł 3,70—3,80 za 1 kg
brazylijska Rio 7 — zł 3,50—3,60 za 1 kg
brazylijska Santos Extra Prima — zł 4,40—4,70 za 1 kg
brazylijska Santos Fancy — zł 4,50—4,80 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4,00—4,25 za 1 kg
niebieska „Tanganika“ afryk. — zł 4,85—5.50 za 1 kg
niebieska „Maragogype“ Nicaragua duże ziarna — zł 5,80—6,40 za 1 kg

Herbata:

gat. Sumatra — zł 12,50—12,80 za 1 kg
gat. Ceylon specjalna — zł 15,00—16,00 za 1 kg
gat. Ceylon zwykły — zł 13,50—15,00 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 22,00—24,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku gat. Van Houten — zł 5,00—5,25 za 1 kg
kakao w proszku gat. Hollando zależnie od gatunku — zł 2,30—2,60 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,25—3,35 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,65—1,75 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny — zł 5,10—5,25 za 1kg
pieprz biały — zł 6,10—6,20 za 1 kg
cynamon gat. Lignea — zł 8,00 za 1 kg
cynamon gat. Vera Prima — zł 9.00 za 1 kg
cynamon ceylońskí Caner zależnie od gatunku — zł 8,50—9,20 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od gat. i opakowania — zł 46,50—52,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od gat. i opakowania — zł 54,00—58,00 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opakowania — zł 10,00—12,50 za 1 kg
gałka muszkatowa zależnie od gat. i opakowania — zł 6,20—6,40 za 1 kg

Owoce suszone:

koryntki zależnie od gat. — zł 1,35 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie w workach zależnie od gat. — zł 1,75—1,85 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie w skrzyniach zależnie od gat. — zł 1,90 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gat. — zł 1,80—2.00 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzyniach zależnie od gat. — zł 2,00—2,10 za 1 kg
rodzynki elemskie zależnie od gat. zł 1,60 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 1,05—1,25 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,40—1,50 za 1 kg
śliwki suszone po 25 kg wzgl. 12,5 kg zależnie od wielkości śliwek:
bośniackie — zł 1,15—1,35 za 1 kg
kalifornijskie — zł 1,50—1,60 za 1 kg
daktyle marokańskie:
w skrzyniach po 10 kg zależnie od gat zł 3,40—3,50 za 1 kg
w skrzyniach po 5 kg zależnie od gat. zł 3,50—3,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie zwykłe — zł 6,20—6,25 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie przebierane — zł 6,40—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,75—6,80 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oliwa francuska zależnie od wielkości opakowania — zł 3,15—4,00 za 1 kg
oliwa hiszpańska zależnie od wielkości opakowania — zł 2,95—3,70 za 1 kg
oliwa palestyńska zależnie od wielkości opakowania — zł 3,00—4,00 za 1 kg

Konserwy rybne:

- sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 ryb — zł 0,47—0,48 za 1 puszkę
- sardynki portugalskie 1/10 ilustr. 2—3 ryb — zł 0,48—0,50 za puszkę
- sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,87—0,88 za puszkę
- sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustr. — zł 0,88—0,90 za puszkę
- sardynki portugalskie club 1/4 — 30 mm — zł 1,18—1,20 za puszkę
- sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za beczkę
- sardele holenderskie brabanckie solone w puszkach skrz. 5 kg — zł 14,00—17,00 za puszkę

Owoce świeże:

- banany jamajskie za I gat. — zł 2,50—2,60 za 1 kg.

Kronika zagraniczna

SYTUACJA NA RYNKU KAWY.

	1. IV. 36	1. IV. 35
Kawa spot and afloat		
Stany Zjedn. A. P.	1.650.500	1.305.000
Europa	2.968.000	2.981.000
Stocks w Brazylji	3.497.000	2.629.000
Ogólne zapasy światowe	8.115.500	6.915.000

	1935/36	1934/35
Dostawy 9 mies. do		
Stanów Zjedn. A. P.	10.283.500	8.572.000
Europy	8.683.000	7.426.000
portów południowych	979.000	793.000
Wszystkie dostawy	19.945.500	16.791.000
Cały sezon	—	22.681.000

Brazylja. Mało obrotów. Zapasy na miejscu wielkie, bo palarnie kawy zakupiły w styczniu i lutym bardzo wiele. Z tego powodu Santos zniżkował z 9¾ na 8¾. Brak pierwszorzędnych i lepszych Santosów. Santos 4 notowano na rynku nowoyorskim od 8,30 do 8,50. Victoria 7/8 za 5,55.

Zbiór w Sao Paulo wynosi około 13,5 miljona worków. Defensa Nacional de Cafe wykupiła już 930.000 worków celem zniszczenia (z projektowanych 4 miljonów), a ogólnie zniszczono dotychczas 35 miljonów worków kawy.

Columbia. Po bardzo aktywnem kupowaniu towaru w grudniu i styczniu obroty zmniejszyły się w lutym. Medellin zniżkował z 14 na 11¼ cts. Tegoroczny zbiór zapowiada się bardzo dobrze, a powoli następuje zwyżka ceny. Niemcy kupują przeciętnie 70.000 worków (a 60 kg) miesięcznie.

Holandja zamierza podwyższyć cło na kawę pochodzącą nie z własnych kolonij na Fl. 12(?). Konsumuje rocznie 600.000 worków rocznie, czyli 9 lbs. na głowę ludności.

W Stanach Zjednoczonych 48% importu kawy otrzymują trzy wielkie palarnie kawy, które przyczyniają się do taniości palonego towaru (13 i 15 cts.)

Import wschodnio afrykańskich kaw do *Wielkiej Brytanji* w roku 1935 był następujący:

Kenya	138.225 cwt.
Uganda	6.273 cwt.
Tanganyika	53.129 cwt.
Reeksport z Wielkiej Brytanji:	
Kenya	28.583 cwt.
Uganda	1.641 cwt.
Tanganyika	20.753 cwt.

Notowania w Nowym Yorku:

	kwiecień 1	marzec 11
Santos 4 Cost & Freight	8,30—8,50	8,40—8,60
Rio 7 Cost & Freight	5,80	6,05
Java washed	7 ¼—7 ¾	7 ⅝—7 ¾
COLUMBIA		
Bogota	10 ¼	10 ¾
Manizales	10 ½	11—11 ¼
Excelso	11	11½
AMERYKA ŚRODKOWA		
Guatemala good washed	9—9¼	10
San Salvador washed firsts	10	10¾
San Salvador washed seconds	9¼	10
MEXICO		
Cordoba washed	9¾	10½
Tapachula	8¼—9½	9
Coatapec	11	11½

Aleksander Wiatrak, Gdynia.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 maja 1936 r. | NR. 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56. tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Kontrola obrotu towarowego z zagranicą i z W. M. Gdańskiem

Od chwili ukazania się ostatniego numeru naszego Biuletynu zaszły w dziedzinie obrotów handlowych Polski z zagranicą i z W. M. Gdańskiem poważne zmiany, stojące w ścisłej łączności z wprowadzoną w dniu 26 kwietnia reglamentacją dewizową.

Mianowicie Rada Ministrów uchwaliła wprowadzenie zakazu przywozu wszystkich towarów. Rozporządzenie to nie dotyczy towarów: objętych konwencją niemiecko - polską, dotyczącą Górnego Śląska podpisaną w Genewie dnia 15 maja 1922 r.; objętych umowami o małym ruchu granicznym; podlegających przepisom o obrocie warunkowym uszlachetniającym czynnym i biernym oraz o obrocie warunkowym reparacyjnym czynnym i biernym; stanowiących używane zwykle w handlu wewnętrzne, jak i zewnętrzne opakowania, które są wolne od cła, wreszcie towarów, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła. Wprowadzenie generalnego zakazu przywozu wszystkich towarów ma na celu sharmonizowanie zarządzeń reglamentacji towarowej z wprowadzoną ostatnio reglamentacją dewizową. Przydział dewiz pod kątem widzenia potrzeb rynku wewnętrznego, jak i wykonanie zobowiązań umownych wobec zagranicy, ma być oparte na przydziałach kontyngentowych, uskuteczniamych w ramach reglamentacji towarowej.

W związku z tem Ministerstwo Przemysłu i Handlu podaje wyjaśnienia następujące: Rozszerzenie reglamentacji przywozu towarowego z zagranicy na całość tego przywozu jest zarządzeniem ściśle technicznej natury, pozostającem w bezpośrednim związku z reglamentacją obrotu dewizami i złotem, a co za tem idzie, nie oznacza wprowadzenia nowych merytorycznych ograniczeń o charakterze gospodarczym. Należy przypomnieć, iż już w chwili obecnej reglamentacja przywozu towarowego z zagranicy obejmowała ok. 80 proc. tego przywozu — i to bądź przez stosowanie zakazów przywozu oraz udzielanie w ich ramach kontyngentów przywozowych, bądź w drodze autonomicznych ulg celnych i t. p. Rozciągnięcie zakazów przywozu na towary, które dotychczas zakazom takim nie podlegają, ma na celu ujednolicenie polityki gospodarczej państwa w stosunku do przywozu na tle kontroli obrotów dewizowych i nie oznacza, oczywiście, bynajmniej zaostrzenia polityki tej w sensie ograniczania przywozu. Tak, jak dotychczas w ramach starych zakazów — w nowowprowadzonych zakazach kontyngenty będą udzielane zarówno na podstawie naszych polityczno-handlowych zobowiązań w stosunku do zagranicy, jak i w związku z uzasadnionemi potrzebami rynku wewnętrznego.

Jako wyraz wyżej wspomnianej uchwały Rady Ministrów w numerze 36-tym Dziennika Ustaw R. P. z dnia 8 maja, ukazał się dekret Prezydenta Rzeczypospolitej w sprawie kontroli obrotu towarowego z zagranicą i W. M. Gdańskiem.

Dekret postanawia, że w związku z przepisami dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 26. ub. m. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi, wprowadza się kontrolę obrotu towarowego z zagranicą i z W. M. Gdańskiem. Kontrola obrotu towarowego

powierzona została komisji obrotu towarowego. Ministrowie Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych określą w drodze rozporządzeń przypadki, w których obrót towarowy z zagranicą i z W. M. Gdańskiem, będzie uzależniony od uzyskania zaświadczeń Komisji Obrotu Towarowego. Komisja Obrotu Towarowego w ramach swych uprawnień decyduje ostatecznie na podstawie swobodnego uznania bez obowiązku podawania powodów. Orzeczenia i decyzje tej Komisji mogą być bądźto ogólne, bądź też dotyczyć poszczególnych spraw. Komisja Obrotu Towarowego jest uprawniona do pobierania na pokrycie kosztów manipulacyjnych opłat od poszczególnych swoich czynności urzędowych w oznaczonej przez siebie wysokości. Podania i zgłoszenia wnoszone do Komisji oraz udzielane przez nią zaświadczenia, jak również wszelka korespondencja z tą Komisją jest wolna od opłat stemplowych.

Dekret ten wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

Wreszcie w dalszym ciągu tej akcji ukazało się rozporządzenie Ministrów Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie kontroli wywozu towarów zagranicę i do Gdańska.

W myśl tego rozporządzenia eksporterzy są obowiązani zgłosić komisji obrotu towarowego każdy wywóz towarów zagranicę lub do Gdańska dla uzyskania zaświadczenia, które musi być przedstawione urzędowi celnemu, względnie placówce granicznej kontroli skarbowej przy wywozie towarów.

Minister Przemysłu i Handlu w drodze zarządzeń będzie ustalał wykaz instytucyj, do których należy składać zgłoszenia wywozowe i które będą doręczać eksporterom zaświadczenia walutowe, jak również wzory tych zgłoszeń i zaświadczeń oraz podawać do wiadomości wysokość opłat manipulacyjnych.

Urząd celny lub placówka granicznej kontroli skarbowej przy wywozie towarów stwierdzi na zaświadczeniu walutowem dokonanie wywozu. Wywóz poza granicę Państwa i do wolnych obszarów celnych jest uwarunkowany przedstawieniem odpowiedniego zaświadczenia walutowego.

Składanie zgłoszeń wywozowych i uzyskiwanie zaświadczeń walutowych nie będzie wymagane przy eksporcie towarów, wywożonych w ramach układów rozrachunkowych i zaopatrzonych w zaświadczenia upoważnionych do tego przez Ministra Skarbu instytucyj, towarów objętych umowami o ułatwieniach w małym ruchu granicznym, względnie stanowiących używane zwykle w handlu wewnętrzne czy też zewnętrzne opakowania, które są wolne od cła i wreszcie towarów, zwolnionych od obowiązku przedstawiania zaświadczeń walutowych na skutek zarządzenia Ministra Skarbu.

Dekret z dnia 26 kwietnia r. b., wprowadzający kontrolę obrotów złota i dewizami przewiduje postawienie do dyspozycji Bankowi Polskiemu przez eksportera, wywożącego z Polski towary zagranicę, całkowitej należności za wywieziony towar. Eksporterzy według dalszego punktu dekretu obowiązani są do składania Bankowi Polskiemu na jego żądanie sprawozdań do dnia 10 każdego miesiąca za ubiegły miesiąc, obejmując tem sprawozdaniem rodzaj i cenę jednotkową sprzedanych zagranicę towarów, sumę należności za te towary oraz oświadczenie, kiedy i jakiemu bankowi dewizowemu te należności zostały lub zostaną zaofiarowane do skupu.

Ogłoszone obecnie rozporządzenie w sprawie kontroli wywozu towarów zagranicę i do Gdańska ma na celu techniczne uregulowanie sprawy przekazywania należności za sprzedany towar zagranicę Bankowi Polskiemu. Chodzi mianowicie w tem rozporządzeniu o ustalenie na drodze odpowiednich zaświadczeń — ile i po jakiej cenie eksporter wywiózł towarów zagranicę. W ten sposób rozporządzenie wykonawcze do wspomnianych punktów dekretu ułatwia rejestrację należności naszych eksporterów od zagranicy.

Kontroli — według przepisów omawianego rozporządzenia nie stosuje się do wywozu clearingowego, który jest faktycznie dokonywany przy obrocie bezgotówkowym, oraz do wywozu towarów specjalnie opakowanych i zwolnionych od cła, a wreszcie do obrotów w małym ruchu granicznym. Rozporządzenie powyższe wchodzi z życie z dniem 25 bm.

Jak z wyżej przytoczonych danych wynika cały obrót handlu zagranicznego Polski został poddany kontroli, w konsekwencji której powstać musi poważne i skomplikowane zagadnienie należytego zorganizowania samego aparatu kontroli. Według jednolitej opinji zainteresowanych sfer gospodarczych byłoby wysoce pożądanem i pożytecznem, aby kontrola ta była przez czynniki miarodajne powierzona samorządowi gospodarczemu i organizacjom branżowym.

Uwagi na marginesie wydawn. Instytutu Bałtyckiego

Przed niedawnym czasem ukazała się książka pod potrójnym tytułem: „Dostęp do morza — Zagadnienie pomorskie — Wspólnota bałtycka", wydana jako tom XXV Instytutu Bałtyckiego, w objętości 239 stron druku in octavo.

Wspomniany trójtytuł stanowi hasła, któremi w jednem zdaniu można wyczerpać

całość zainteresowań Instytutu Bałtyckiego, określić trojaki kierunek i oblicze jego działalności, jak to stwierdza dyrektor Instytutu p. Borowik w przedmowie od omawianej książki.

Najnowsze wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego zawiera bogaty materjał, stanowiący pod pewnemi względami przegląd działalności Instytutu w ciągu blisko dziesięcioletniego jego istnienia, w szczególności zaś — daje możność dokładnego zorjentowania się w pracach, które zostały wykonane w roku 1935 we wszystkich trzech dziedzinach zainteresowań Instytutu.

O rozmiarach wspomnianej działalności najlepiej świadczy ogólny dorobek wydawniczy Instytutu, który osiągnął imponującą ilość 504 pozycyj bibljograficznych, jako wynik współpracy 250 autorów, przyczem ogólny koszt druku wyniósł ponad 180.000 złotych.

Co zaś dotyczy działalności w roku ubiegłym, jak również projektowanej w przyszłości, to omawiana książka daje możność szczegółowego poznania prac i zamierzeń Instytutu na tle sprawozdań i programów, które zostały ujawnione na posiedzeniach poszczególnych komisyj naukowych (morskiej, geograficznej, historycznej, archeologicznej i kulturoznawczej) w czerwcu 1935 roku, oraz na podstawie sprecyzowania stanowiska Instytutu Bałtyckiego w sprawie wyższej uczelni na Pomorzu. Temu ostatniemu zagadnieniu został poświęcony cały rozdział, zawierający trzy rozprawy prof. J. Kostrzewskiego, b. kuratora B. Chrzanowskiego i dyr. J. Borowika.

Jeżeli wziąć pod uwagę nazwiska osób, które zasiadają w organach kierowniczych Instytutu, oraz powagę i znaczenie, jakie Instytut Bałtycki w coraz to większym stopniu zyskuje, to trzeba przyznać, że poglądy i poczynania tej instytucji są nietylko ciekawe, ale i natyle ważne, że warto im poświęcić więcej uwagi i zainteresowania, aniżeli to się działo dotychczas.

Ze względu na obszerność tematu prac i zainteresowań Instytutu Bałtyckiego, wypada wybrać te jedynie odcinki z jego działalności, które wydają się najbliższe naszego terenu i najaktualniejsze dla praktyki życia gospodarczego. I z tego punktu widzenia najciekawsze są prace i zamierzenia Instytutu Bałtyckiego, jakie ujawniają się w łonie jego organów kierowniczych oraz Komisji Morskiej Instytutu.

Przedewszystkiem warte są refleksji pewne przeszkody, na jakie napotyka działalność Instytutu w dziedzinie organizacji badań naukowych. Oto, w sprawozdaniu dyr. Borowika p. t. „Prace Instytutu Bałtyckiego w dziedzinie gospodarstwa morskiego" spotykamy się ze stwierdzeniem trudności przyciągania do współpracy „osób, opiekujących się sprawą morską w Polsce, lub stojących bezposrednio przy warsztatach pracy gospodarczo - morskiej".

W związku z tem zachodzi konieczność poczynienia pewnej dygresji, której myśl przewodnia pokrywa się z przytoczonem spostrzeżeniem dyr. Borowika.

Jest faktem zastanawiającym niezwykle słabe reagowanie środowiska gdyńskiego na polu publicznego wypowiadania się w sprawach, które są niezmiernej wagi przedewszystkiem dla samej Gdyni, choć doniosłość ich posiada również charakter ogólno - państwowy.

Niech za przykład posłuży artykuł, zamieszczony w styczniu b. r. w jednem z poważniejszych pism tutejszego terenu, a który został napisany, jak się zdaje, przez „człowieka morza" na temat możliwości dalszego rozwoju naszej marynarki handlowej. Miał on zapoczątkować publiczną wymianę poglądów na tę ważną kwestję i... pozostał do dzisiaj bez jakiegokolwiek echa.

A oto drugi przykład: chwilowa rezygnacja z budowy większych jednostek pływających marynarki wojennej i handlowej w kraju, z powodu zwłoki w budowie własnej stoczni, oraz powierzenie zamówień na budowę okrętów wojennych Holandji częściowo na zasadach kompensacji towarowej, mające swoją wymowę ekonomiczną, nie wywołało żadnej głębszej reperkusji na naszym terenie.

Za dopełnienie obrazu niech posłuży niezwykle charakterystyczna i jedyna w swoim rodzaju statystyka, jaką sporządził Dr W. Winid (Biuletyn z dn. 5. II. 1936 r.) Wynika z niej, że w czasopismach polskich, i to na terenie całej Polski, które traktują lub powinne traktować naukowo również i tematy morskie, (nie licząc jednak niektórych pism specjalnych, jak niniejszy „Biuletyn" lub „Morze"), ukazało się w 1935 r. wszystkiego 44 artykuły na wspomniane tematy, z tego, po odliczeniu artykułów sprawozdawczych, jedynie 12 artykułów traktowało cztery różne grupy zagadnień handlowo - morskich z punktu widzenia dyskusyjnego względnie koncepcyjnego.

Wobec tego stanu rzeczy, nie możemy dziwić się wspomnianym wyżej trudnościom Instytutu Bałtyckiego. Tymczasem w warunkach zaostrzającej się walki gospodarczej w stosunkach międzynarodowych nauka jest coraz bezwzględniej wprzęgana do usług życia praktycznego, stając się nietylko źródłem kształcenia fachowców życia gospodarczego, ale i naukowo ujętą podstawą dla polityki ekonomicznej państwa. (Najwyraźniej objaw ten widoczny jest u naszego zachodniego sąsiada).

Jest to najbardziej przekonywującą przesłanką, przemawiającą za utworzeniem ośrodka nauk gospodarczo-morskich w Gdy-

ni. To też ten argument może służyć zwolennikom utworzenia wyższej uczelni handlowej z największem powodzeniem dla uzasadnienia konieczności powołania jej do życia.

Zbyt wiele miejsca trzeba byłoby zająć na wymienianie tych przyczyn, dla których posiadanie wyższych studjów handlowych przez większą ilość pracowników, zatrudnianych w porcie i handlu morskim, jest nietylko niekonieczne, ale i wprost zbędne, a w pewnych wypadkach — niepożądane, jeżeli wziąć pod uwagę potrzebne kwalifikacje dla olbrzymiej większości przedsiębiorstw oraz nastawienie psychiczne wspomnianych pracowników w Polsce.

W wypadku rozporządzania kandydatami, mającymi solidne i zgodne z wymaganiami praktyki życiowej przygotowanie teoretyczne, otrzymane w szkołach o nieco niższym szczeblu nauczania, np. licealnym, życie gospodarcze nie będzie wykazywało zapotrzebowania na ludzi, posiadających również dodatkowe wiadomości teoretyczne, jakie daje wyższa uczelnia handlowa.

Mając na uwadze chociażby ofiary materjalne, jakie musiałoby ponosić nasze niezasobne finansowo Państwo w związku z uruchomieniem nowej wyższej uczelni handlowej, trzeba stwierdzić z zadowoleniem, na podstawie skonstatowanej wymiany poglądów w ostatnim czasie między szeregiem wybitniejszych jednostek życia gospodarczego Gdyni, nie wyłączając również niektórych przedstawicieli Instytutu Bałtyckiego, które były do niedawna zwolennikami takiej wyższej uczelni, że zapatrywania ich w powyższej kwestji uległy radykalnej zmianie.

Pozostaje jednak druga część zagadnienia, skoro się uświadomi, że wyższa uczelnia handlowa ma za zadanie nietylko produkowanie przyszłych pracowników dla dziedzin gospodarczych, ale również i kształcenie ludzi, którzy sprawami gospodarczemi zajmują się naukowo. Potrzeby pod tym względem są dosyć palące na odcinku morskim, wobec przytoczonej wyżej argumentacji, dadzą się jednak rozwiązać w płaszczyźnie nowej koncepcji, która eliminuje konieczność tworzenia kosztownej wyższej uczelni handlowej. Mamy na myśli „Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr", istniejący przy uniwersytecie w Kilonji. Spełnia on dwojakie zadanie. Jest zakładem uniwersyteckim, który wprowadza studjujących w zagadnienia gospodarstwa światowego i w tym celu prowadzi wykłady i seminarja, z drugiej zaś strony — Instytut kiloński jest zakładem, który bada międzynarodowe stosunki gospodarcze. Prowadzi on statystykę ekonomiczną i bada międzynarodową konjunkturę gospodarczą, mając na względzie gromadzenie wskazówek i informacyj gospodarczych dla celów praktycznych, pozostawiając jednak udzielanie tych wskazówek i informacyj innym instytutom niemieckim, a mianowicie — w Hamburgu i Berlinie.

Otóż ten drugi charakter Instytutu kilońskiego zdaje się być, ogólnie biorąc, najbardziej wskazanym wzorem dla przyszłego ośrodka naukowego w Gdyni.

Rzecz oczywista, brak uniwersytetu na miejscu dałby się wypełnić inną formą organizacyjną, która przy współpracy nielicznego personelu kierowniczego, już wyrobionego fachowo i naukowo, zezwalałaby na prowadzenie prac badawczych przez młodych ekonomistów, mających ukończone wyższe uczelnie handlowe w głębi Polski.

Tak pomyślany ośrodek naukowy miałby i tę dobrą stronę, że mógłby stać się jednocześnie zakładem, udzielającym praktycznych informacyj i wskazówek, (czego nie czyni Instytut w Kilonji), a co jest przewidziane w programie działalności projektowanego przez Instytut Bałtycki Morskiego Archiwum Gospodarczego.

Przechodząc do drugiej grupy zagadnień, jaką zamierzaliśmy na wstępie poruszyć w związku z omawianem wydawnictwem Instytutu Bałtyckiego, wypada jeszcze nawiązać do zamieszczonego w niem programu prac Komisji Morskiej Instytutu.

Dr Feliks Hilchen, jeden z nielicznych u nas doskonałych znawców teorji i praktyki życia gospodarczo - morskiego, podzielił wspomniany program na trzy działy.

Pierwszy dział obejmuje prace naukowo - wydawnicze w postaci monografij zagadnień morskich, artykułów i rozpraw, poświęconych „Morskiej Wspólnocie Bałtyckiej", oraz podręczników dla szkół wyższych.

Wydaje się, że wymienione zamierzenia, realizowane już zresztą częściowo przez Instytut Bałtycki, jakkolwiek są zewszechmiar pożyteczne, wymagają jednak pewnego uszeregowania hierarchicznego, w zależności od pilności potrzeb, celowości wysiłków i współzależności tematów. Takie założenia spowodowałyby naprz. wysunięcie monografij lub rozpraw, dotyczących tematów morskich, na czoło aktualnych zamierzeń, podczas gdy specjalna propaganda papierowa „wspólnoty bałtyckiej", której świadomość istnienia wyniknie przedewszystkiem z rzeczywistości, a nie ze słowa drukowanego, mogłaby z powodzeniem zająć ostatnie miejsce w planie działalności.

Drugi dział pracy, według sprawozdawcy Komisji Morskiej, ma się wyrażać w gromadzeniu archiwum i zorganizowaniu centralnej informacji o sprawach morskich, wraz z pracownią na miejscu dla studjujących te zagadnienia.

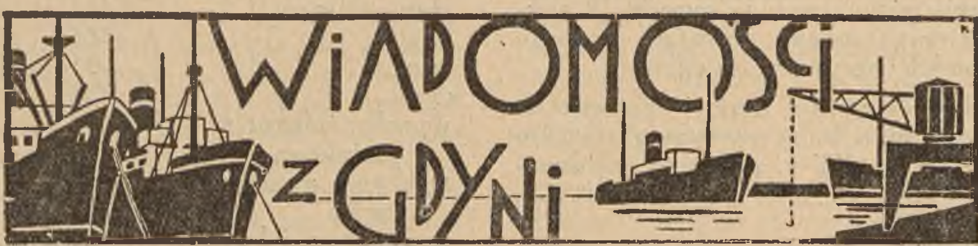
Jest rzeczą charakterystyczną, że zamierzenia na tym odcinku pokrywają się w pew-

nym stopniu z projektem uruchomienia ośrodka naukowego w Gdyni. wysuniętym w niniejszych uwagach.

Wreszcie, trzeci dział programu Komisji obejmuje prace dydaktyczne i propagandowe w postaci urządzania zjazdów, odczytów, wykładów i kursów, dotyczących spraw morskich.

Znając choćby w tych ogólnych zarysach plan działania Instytutu Bałtyckiego, trudno zaprzeczyć doniosłości tego planu i nie być zwolennikiem zamierzeń, które mają ugruntować pozycję Polski nad Bałtykiem. już nie pod względem wkładów materjalnych, ale przez ufortyfikowanie jej myślą ludzką. Źródłem pomocniczem w dziele realizacji przytoczonego programu Instytutu Bałtyckiego powinien stać się specjalny ośrodek naukowy w Gdyni, pomyślany jako zbiornica i rozdzielnia ekonomiki morskiej, nie będąca fabryką dyplomów, lecz warsztatem rzetelnej pracy naukowo - badawczej.

Aleksander L. Szulc.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU KWIETNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. *kwietniu r. b. — 596.034,6 ton* wobec 583.767.1 ton w mies. marcu r. b. oraz 594.570,6 ton w mies. kwietniu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy r. b. wnosi niewielkie odchylenie in plus od ubiegłych miesięcy b. r., wykazując 2,1%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem marcem, oraz 0,2%-owy wzrost w stosunku do mies. kwietnia 1935 roku. Jest on po rekordowych obrotach mies. stycznia r. b. (748.668,5 t.) drugim z rzędu co do wielkości obrotów miesiącem b. r., podobnie zresztą jak i w ub. 1935 r.

Dotychczasowe rezultaty obrotów zamorskich portu za okres czasu: styczeń — kwiecień r. b. wykazują nieznaczny 3.2%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem ubiegłego roku. Sygnalizowany poraz pierwszy w marcu r. b. również i w okresie czasu: styczeń — kwiecień r. b. *import zamorski* za te cztery miesiące wykazuje 9,3%-owy spadek obrotów w stosunku do tego samego okresu ubiegłego roku.

Eksport zamorski natomiast w okresie czterech 1-szych miesięcy b. r. w porównaniu z rokiem ubiegłym wykazuje *5,7%-owy wzrost*, co w całości obrotów spowodowało nieznaczny 3,2%owy wzrost.

Na uzyskanie ogólnych zamorskich obrotów w mies. kwietniu r. b. (596.034.6 ton) złożył się przywóz zamorski — 97.167 ton oraz wywóz zamorski — 498.867.6 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (97.167 ton) wykazuje nieznaczny *1.1%-owy wzrost obrotów* w porównaniu z ubiegłym miesiącem marcem r. b. (96.100.6 ton) oraz również nieznaczny *3,2%-owy* ale *spadek* obrotów w stosunku do obrotów w mies. kwietniu 1935 r. (100.397,9 ton).

Nieznaczny wzrost przywozu w porównaniu z ub. miesiącem marcem r. b. spowodowały przedewszystkiem pozycje towarowe: rud różnych i wypałków pirytowych — 2.789 ton (431 ton), tłuszczy i olejów roślinnych — 987 ton (405 ton), wełny — 3.959 ton (2.715 ton), papieru — 1.337 ton (943 ton), złomu żelaznego — 25.124 ton (14.278 ton), tytoniu — 334 ton (275 ton), przetworów chemicznych — 278 ton (201 ton), oraz napoi alkoholowych i innych — 166 ton (93 ton).

Do pozycyj importu zamorskiego, które obniżyły się w porównaniu z ub. mies. marcem r. b. należą: ryż surowy — 7.767 ton (7.927 ton), owoce świeże — 7.341 ton (7.456 ton), owoce suszone — 370 ton (519 ton), orzechy i migdały — 25 ton (96 ton). kawa — 851 ton (927 ton). herbata — 104 ton (138 ton). korzenie — 74 ton (112 ton), nasiona oleiste — 4.368 ton (4.508 ton). nasiona różne — 106 ton (479 ton), żywica — 746 ton (762 ton). śledzie świeże — brak (1.179 ton), śledzie solone — 392 ton (1.408 ton), oleje — 166 ton (179 ton). tłuszcze zwierzęce surowe — 1.070 ton (1.304 ton), tran — 167 ton (331 ton), siarka — 65 ton (239 ton), farby — 20 ton (44 ton), garbniki — 1.301 ton (1.784 ton). fosforyty — 10.565 ton (10.898 ton). żużle Thomasa — 7.200 ton (8.900 ton), bawełna — 4.986 ton (9.620 ton). odpadki bawełny — 77 ton (122 ton), przędza bawełniana — 108 ton (176 ton), len, konopie, sizal i inne włókna roślinne — 20 ton (209 ton). juta — 577 ton (1.190 ton), kauczuk — 539 ton (749 ton). wyroby gumowe — 80 ton (124 ton). celuloza — 366 ton (947 ton), żelazo surowe — 279 ton (459 ton), miedź — 505 ton (2.114 ton). maszyny. aparaty i części — 384. ton

(660 ton) oraz części wagonów i lokomotyw — 360 ton (670 ton). Niewielkie wahania in plus daje import ryżu surowego, którego sezonowy przywóz rozpoczął się w marcu r. b. Spadek przywozu śledzi jest zjawiskiem wybitnie sezonowem. Pewne obawy budzić natomiast musi poważny ok. 50%-owy spadek przywozu bawełny surowej, tembardziej, że spadek ten łączy się z całym szeregiem innych surowców włókienniczych, jak len, konopie, sizal, oraz juta. Ostatni z tych surowców, juta, poczyna być coraz bardziej wypierany przez len krajowy. Świadczą o tem ostatnio poważne zamówienia cukrowni na worki lniane wzamian ongiś używanych jutowych. W grupie metali zwraca uwagę poważny przeszło 75%-owy spadek przywozu miedzi.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu kwietniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie.

IMPORT (tony)

	kwiecień 1936	kwiecień 1935
Ryż surowy	7.767	9.970
owoce świeże	7.341	2.439
owoce suszone	370	288
konserwy owocowe	4	8
orzechy i migdały	25	19
kawa	831	204
kakao	630	887
herbata	104	57
korzenie	74	68
nasiona oleiste	4.368	4.459
nasiona różne	106	117
rośliny i materjały roślinne	69	37
żywica	746	663
śledzie świeże	—	33
śledzie solone	392	468
rudy różne i wypałki pirytowe	2.789	13.393
piryty	3.703	2.001
oleje	166	104
smoła i smary	95	37
asfalt	—	2
tłuszcze i oleje roślinne	987	298
tłuszcze zwierzęce sur.	1.070	792
tran	167	71
napoje alkoholowe i inne	166	90
tytoń	334	298
siarka	65	492
przetwory chemiczne	278	255
farby	20	48
garbniki	1.301	187
fosforyty	10.565	4.410
żużle Thomasa	7.200	1.400
skóry	2.302	3.035
wełna	3.959	2.290
odpadki wełny	64	114
przędza wełniana	16	21
bawełna	4.986	8.131
odpadki bawełny	77	25
przędza bawełniana	168	92
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	20	131
juta	577	1.110
szmaty	831	880
kauczuk	539	374
wyroby gumowe	80	42
papier	1.337	2.159
papa, tektura	24	117
celuloza	366	319
żelazo surowe	279	196
metale różne	134	82
złom żelazny	25.124	33.190
miedź	505	1.053
cyna	91	43
cynk	23	32
wyroby żelazne i metalowe	400	480
maszyny, aparaty i części	384	224
części wag. i lokom.	360	631
samochody, motocykle i inne	149	108
różne	2.679	1.903
Razem	97.167	100.398

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (498.867,6 ton) wykazuje nieznaczny 2,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem r. b. (487.666,5 ton) oraz również nieznaczny 0,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1935 r. (494.172,7 ton). Wzrost ten spowodowany został wywozem węgla eksportowego — 380.553 ton (376.963 ton), drzewa tartego — 18.340 ton (16.090 ton) oraz bali i słupów — 4.118 ton (1.214 ton). Poza temi najpoważniejszemi pozycjami wzrost wykazały pozycje: mąka ryżowa i pastewna — 432 ton (240 ton), słód — 2.312 ton (2.232 ton), szynki i inne peklowane — 63 ton (33 ton), bekony — 1.782 ton (1.545 ton), jaja — 2.220 ton (1.058 ton), oleje, parafina i smoła — 5.552 ton (7 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 566 ton (507 ton), przetwory mięsne — 1.208 ton (913 ton), cukier — 7.599 ton (2.893 ton), soda — 600 ton (253 ton), biel cynkowa — 323 ton (233 ton), siarczan amonu — 3.150 ton (188 ton), dykty i forniery — 969 ton (916 ton), meble gięte — 411 ton (378 ton), papa, tektura — 228 ton (148 ton), celuloza — 1.879 ton (1.300 ton), żelazo surowe — 696 ton (646 ton), żelazo handlowe — 4.593 ton (4.477 ton), cynk — 594 ton (294 ton), oraz blacha cynkowa — 594 ton (294 ton).

Poważne obawy budzić musi nadal b. nieznaczny wzrost eksportu węgla w mies. sprawozdawczym, wykazujący się w zaledwie skromnym ładunku jednorazowym węgla (3.590 ton). Sytuacja na rynkach eksportowych węgla, a specjalnie na rynku włoskim nadal przedstawia się niepomyślnie. Rynek prywat-

ny włoski jest nadal zamknięty dla węgla polskiego. Dotychczasowe ładunki węgla są przeznaczone wyłącznie dla kolei włoskich i są wykonywane na poczet dawnych umów kompensacyjnych. Na rynkach skandynawskim i jugosłowiańskim konkurencja węgla niemieckiego nadal pozostaje silna. Po poważnym spadku, jaki miał w mies. marcu r. b. miesiąc sprawozdawczy wykazuje niespełna 20-krotny wzrost eksportu siarczanu amonu. Z produktów hodowlanych dała się zaobserwować poprawa w wysyłce bekonów, szynek i jaj. Jedynie masło wykazało tu spadek. Niemalże trzykrotny wzrost eksportu cukru w miesiącu sprawozdawczym nie zmieni w niczem złej konjunktury w wysyłce tego artykułu. W okresie 4-ch pierwszych miesięcy bieżącego roku (styczeń — kwiecień r. b.) wywieziono przez port gdyński 15.863 ton, podczas, gdy w tym samym okresie czasu roku ubiegłego 32.624 ton cukru. Z pozycyj eksportu, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem r. b. należą tu: drób i ptactwo bite — 90 ton (125 ton), już wspomniane masło — 283 ton (320 ton), cement — 283 ton (320 ton), węgiel bunkrowy — 27.599 ton (30.800 ton), koks — 17.363 ton (21.796 ton), makuchy — 1.549 ton (2.330 ton), otręby — 50 ton (254 ton), karbid — 166 ton (194 ton), papier — 595 ton (700 ton), wyroby żelazne i metalowe — 1.318 ton (2.156 ton), oraz rury żelazne i żeliwne — 1.111 ton (2.595 ton).

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu kwietniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	kwiecień 1936	kwiecień 1935
strączkowe	44	—
mąka ryżowa	207	—
mąka	15	125
mąka pastewna	225	552
ryż	75	—
słód	2.312	3.009
owoce świeże	60	1.327
konserwy owocowe	1	1
nasiona i rośliny	10	21
szynki i inne peklowane	63	323
bekony	1.782	1.555
drób i ptactwo bite	90	45
jaja	2.220	1.436
masło	283	—
cement	1.837	1.634
węgiel eksportowy	380.553	388.458
węgiel bunkrowy	27.599	26.503
koks	17.363	18.432
oleje i parafina	5.552	2
tłuszcze zwierzęce surowe	566	181
przetwory mięsne	1.208	300
cukier	7.599	5.391
napoje alkoholowe	6	1
spirytus	—	85
makuchy	1.549	1.613
otręby	50	—
soda	600	519
salmiak	57	—
karbid	166	265
farby	—	20
biel cynkowa	323	139
sól potasowa	—	1.032
saletra	3	20
nawozy azotowe (siarczan amonu)	3.150	—
skóry	93	64
tkaniny	487	487
bawełna i odpadki	112	108
bale i słupy	4.118	2.957
drzewo tarte	18.340	12.722
wyroby z drzewa	307	274
klepki	—	89
dykty i forniery	969	1.075
meble gięte	411	393
wyroby koszykowe	57	15
papier	595	811
papa, tektura	228	571
celuloza	1.878	588
żelazo surowe	696	—
żelazo handlowe	4.593	2.037
metale różne	23	827
wyroby żelazne i metalowe	1.318	2.945
szyny kolejowe	53	2.251
rury żelazne i żeliwne	1.111	597
cynk	1.304	946
blacha cynkowa	594	526
różne	6.012	10.901
Razem	498.868	494.173

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost jedynie ilości statków na przyjściu i wyjściu. Pojemność statków tak na przyjściu, jak i na wyjściu wykazuje spadek w porównaniu z ub. miesiącem marcem r. b. Przyszło bowiem 387 statków (373) o pojemności 360.252 n. r. t. (389.237 n. r. t.), wyszło zaś 390 statków (360) o pojemności 371.251 n. r. t. (371.654 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Dania — 3, Stany Zjedn. Am. P. — 4, Anglja — 5, Niemcy — 6, Włochy — 7, Norwegja — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10, Z. S. R. R. — 11, Estonja — 12, Holandja — 13, Łotwa — 14 itd., wykazując korzystne przesunięcie się Stanów Zjedn. Am. P. z 8-go m. (w marcu), co spowodowało przesunięcie się wszystkich bander począwszy od Anglji o jedno miejsce wstecz.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu r. b. wyniósł 930,9 n. r. t. (1.043,5 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 53 (41).

Średni postój statków w porcie wyniósł 46,2 godzin (45,8 godzin).

Ruch statków w miesiącu kwietniu r. b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N. R. T.	ilość	N. R. T.
Polska	49	44.740	53	47.390
Anglja	19	32.125	18	31.180
Danja	50	30.222	59	38.445
Estonja	10	4.423	11	4.671
Finlandja	13	15.203	13	16.544
Grecja	6	14.145	6	14.410
Holandja	7	4.380	6	4.446
Litwa	1	507	—	—
Łotwa	4	4.200	2	3.202
Niemcy	53	32.177	51	30.900
Norwegja	22	16.910	22	16.673
Panama	1	437	1	437
Stany Zjedn. A. P.	11	35.099	10	31.998
Szwecja	125	85.679	118	81.446
Włochy	9	27.375	11	35.378
Z. S. R. R.	7	12.630	9	14.131
Razem	387	360.252	390	371.251

Ruch pasażerów wykazuje pewne ożywienie jedynie na wyjściu, na przyjściu natomiast — spadek. Przyjechało bowiem 193 osoby (282), w tem: z Anglji — 29 osób, Belgji — 11, Brazylji — 69, Danji — 35, Finlandji — 8, Holandji — 3, Litwy — 2, Niemiec — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 3, oraz ze Szwecji — 32. Wyjechało zaś pasażerów ogółem 1.443 osoby (1.105), w tem: do Anglji — 444 osób, Brazylji — 745, Francji — 243, Stanów Zjedn. Am. P. — 3, Szwecji — 3, oraz via W. M. Gdańsk — 5.

Poważną rolę w kierowaniu ożywionym ruchem emigracyjnym do Ameryki Południowej ma przedewszystkiem polska linja regularna, zainicjowana przez s/s „Pułaskiego".

NOWY TRANSATLANTYK POLSKI „BATORY".

W dniu 11 maja przybył do portu gdyńskiego nowy transatlantyk polski „Batory", należący do towarzystwa Okrętowego „Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A.".

Motorowiec „Batory" jest statkiem siostrzanym drugiego motorowca tego samego towarzystwa „Piłsudski", który odpłynął w swą pierwszą podróż do Ameryki Północnej w dniu 15 września zeszłego roku, t. zn. dokładnie przed 8 miesiącami.

Nowy motorowiec wybudowany został przez tą samą stocznię włoską w Montfalcone i nie różni się w swej budowie od motorowca „Piłsudski". Wymiary jego są: długości 160,4 metr; szerokość 22,09 metr; zanurzenie wynosi 7,5 metrów; wyporność 15.000 ton, pojemność brutto 14.400 ton.

Urządzenia wewnętrzne i pomieszczenia dla pasażerów są prawie identyczne co i na motorowcu „Piłsudski". Posiada on klasę turystyczną oraz klasę trzecią. Oba nowe motorowce Polsce zapewniają najszybsze połączenie Bałtyku z Ameryką Północną i należą do najbardziej nowocześnie urządzonych transatlantyków tej klasy.

Wejście na linję motorowca „Batory" wzmaga częstotliwość połączeń Gdyni ze Stanami Zjednoczonemi, co tak dla ruchu pasażerskiego jak transportu towarów ma doniosłe znaczenie. Po uroczystem dokonaniu poświęcenia motorowca „Batory" w dniu 17 maja, odpłynie on w swą pierwszą podróż do Ameryki w dniu następnym t. j. 18-go maja.

NOWA LINJA REGULARNA W GDYNI.

W Urzędzie Morskim w Gdyni firma maklerska Rothert i Kiłaczycki zgłosiła nową linję regularną estońskiego towarzystwa okrętowego A/S Tallinna Laevanhisus, utrzymującą regularne połączenie w odstępach 14-dniowych między portami Gdynią, Gdańskiem, Antwerpją, Rotterdamem i Tallinnem. Na linji tej kursować będą statki „Järvaman" i „Kodumaa".

NOWY PUBLICZNY SKŁAD CELNY W GDYNI.

Ostatnio Ministerstwo Skarbu udzieliło firmie „Społem" w Gdyni koncesji na prowadzenie publicznego składu celnego w nowozbudowanych magazynach w porcie.

Pomino nazwy „publiczny", skład w pierwszym rzędzie będzie służył na potrzeby „Społem", a dopiero w miarę wolnego miejsca, będzie przyjmował towary innych firm.

Uzyskanie przez „Społem" koncesji na skład celny, jest nowem uzupełnieniem jej działalności i jej dalszym krokiem w rozwoju pracy w porcie.

KONFERENCJA W SPRAWIE WAGONÓW ZBIOROWYCH.

Dnia 8 maja br. odbyło się w Urzędzie Morskim zebranie przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji, zarządów portów Gdyni i Gdańska, delegata Przedstawicielstwa Kolei oraz Portów Polskich w Pradze oraz zainteresowanych sfer gospodarczych obydwu portów, na którem omawiana została sprawa udogodnień przy ruchu bezpośrednich wagonów zbiorowych między portami polskiego obszaru celnego a Czechosłowacją.

Konferencja ta dała sposobność wypowiedzenia się w tej sprawie przez wszystkie czynniki zainteresowane. Uregulowanie tego zagadnienia może mieć w przyszłości poważne znaczenie dla rozwoju ruchu tranzytowego przez porty polskiego obszaru celnego.

WIADOMOŚCI MORSKIE

FRANCJA TRAKTUJE NABYCIE STATKÓW ZAGRANICĄ JAKO ATUT W PERTRAKTACJACH HANDLOWYCH.

Import statków budowanych na stoczniach zagranicznych, do Francji w latach 1930 - 1934 miał wartość: dla dostaw angielskich 215 mil. franków dla niemieckich 295 Belgji 23 mil. franków.

Import ten odbywał się bez ograniczenia i bez cła, w związku z czem nie został on wcale uchwycony w negocjacjach z krajami, które je wybudowały. Dekret z 3. IV. br. zmienia ten stan rzeczy. Określa on, że statki stalowe o pojemności brutto ponad 100 ton, poniżej 5 lat wieku, mogą być przywożone tylko za specjalnem zezwoleniem przywozu, wydawanem przez ministerstwo przemysłu i handlu za zgodą ministrów spraw zagranicznych i marynarki handlowej.

Dekret ten nie zamierza wyznaczyć limitu importu okrętów z poszczególnych krajów, ani ograniczyć ten import, lecz tylko wykorzystać go, jako nowy element w negocjacjach handlowych, przez zbadanie każdego poszczególnego wypadku kupna statku zagranicą.

ROZBUDOWA BUŁGARSKICH PORTÓW NA MORZU I NA DUNAJU.

Celem poparcia obrotów handlowych i ruchu okrętowego portów rząd bułgarski przyspiesza obecnie budowę 400 metrów nowych nabrzeży w porcie Warny, gdzie również staną 4 nowe krany elektryczne i cztery takież elewatory dla węgla. Most obrotowy stanie w miejsce obecnie istniejącego mostu na kanale, łączącym morze z jeziorem warneńskiem, ażeby umożliwić dostęp dla statków morskich do projektowanej wolnej strefy i dla rozszerzenia w miarę potrzeby samego portu morskiego.

W porcie Burgas budowa nowego portu zachodniego zostanie zakończona w tym roku i powstać ma chłodnia dla produktów rybołówstwa morskiego.

Port Carevo (Vassilliko) ma być zbudowany i otwarty w bieżącym roku.

Na Dunaju ma być rozszerzony wewnętrzny port w Ruszczuku, który ma być przystosowany do funkcjonowania trajektu, łączącego koleje bułgarskie z siecią kolejową rumuńską. Pozatem ten port wewnętrzny ma być przystosowany do przeładunku towarów i do urządzania projektowanego w tem miejscu wolnego portu.

USIŁOWANIA FINLANDJI W KIERUNKU POLEPSZANIA NAWIGACJI W ZIMIE.

Usiłowania Finlandji przedłużyć jaknajdalej nawigację do swych portów w pierwszej połowie zimy i otwierać żeglugę jaknajwcześniej ku końcowi zimy ukoronowane zostały w ostatniem dziesięcioleciu powodzeniem, i to jak na otwartych dojazdach. tak na wodach szkerowych, gdzie nierzadko lód bywa grubszy ale zato niema ruchów kry i wyłamane w lodzie kanały zachowują swą szerokość i pozycję.

W pierwszych latach niepodległego swego bytu Finlandja zbudowała zagranicą potężny łamacz lodu „Jäakarhu", który przyczynił się znakomicie do sukcesu fińskiej służby łamania lodu. Od czasu zaprowadzenia tego łamacza nawet mający przed sobą duże pole dryfujących lodów i prócz tego mający jeszcze długi dojazd w grubym szkerowym lodzie Helsingfors jest zamknięty dla nawigacji zaledwie przez 2 — 3 tygodnie, lub nawet mniej, nie licząc oczywiście ostrych zim, z których jedna przypada na 5 — 8 lat.

Poważna awarja, której doznał w ciągu swej pracy „Jäakarhu" wykazała dobitnie, że unieruchomienie tego łamacza może być klęską dla fińskiego zimowego handlu importowego i eksportowego. Tymczasem w walce z zamieraniem nawigacji na początku zimy i w usiłowaniach jej jaknajwcześniejszego otwarcia z jej końcem Finlandja ma dwa rejony; przylądek Hangöudd jest działem tych frontów — fińskiego i botnickiego, których warunki lodowe dla żeglugi pogarszają się tembardziej, im dalej się jest od tego przylądka.

Na Zatoce Fińskiej, Hangö przy samym przylądku uchodzi za niezamarzający port całej Finlandji, przegradzany jedynie krą mniej lub więcej zwartą, za nim Helsinki. które w opinji fińskiej muszą być otwarte przez całą zimę. dalej Kotka, duży port eksportowy dla drzewa i Wiborg - Trangsund, mający niemniejsze znaczenie, których wczesne otwarcie sztuczne na wiosnę, możliwe dzięki istnieniu dojazdu szkerowego, wysoce jest pożądane ze względu na ogólną ekonomikę państwa.

Na brzegu zatoki Botnickiej leżą również ważne porty — Abo-Turku, o dojeździe szkerowym, wyprowadzającym na wody nawet mniej zatarasowane krą aniżeli wody przed Hangö. W nieco ostrzejsze zimy dojazd tego portu wymaga jednakże stałej pracy silnego łamacza, podczas gdy jest on równocześnie potrzebny dla Helsinek. — Równocześnie pomocy potrzebują porty południowej Botniki Mäntyluoto i Raumo, dla których Finlandja również usiłuje zaprowadzić jaknajmniejszą przerwę nawigacji.

Stąd plan budowy dwóch nowych silnych lodołamaczy, z których jeden, większy, przeznacza się dla zatoki Fińskiej, drugi nieco mniejszy, dla szker prowadzących do Abo i portów zatoki Botnickiej. Ten ostatni prawdopodobnie służyć również będzie jako statek macierzysty dla łodzi podwodnych, co zwiększy koszt jego budowy o 5 - 6 mil. marek fińskich.

Oba łamacze lodu mają być budowane w Finlandji, w przeciwieństwie do pięciu istniejących, które były budowane przeważnie w Anglji i Holandji. Specjalna komisja określiła koszty budowy projektowanych łamaczy lodu na 38,5 mil. finnmarek dla większego i 31 mil. finnmarek dla mniejszego. Szerokość pierwszego — 16,5 m. przy długości 71 metrów, drugiego — 14 m. przy długości 58 metrów. Podczas gdy mniejszy będzie miał moc maszyn 4.000 KM., większy będzie miał siłownię główną o mocy 7.000 KM.

Wzmocnienie flotyli fińskich łamaczy lodu będzie miało dla Finlandji duże ekonomiczne znaczenie. Istniejąca flotyla złożona z pięciu lodołamaczy liczy statki również stare. Łamacz „Sampo" nawet był budowany jeszcze w ubiegłem stuleciu.

Dla zimowej żeglugi linjowej do portów fińskich, do których przecież zalicza się również jedna polska linja oraz parę linij innych, łączących Gdynię i Gdańsk z portami Finlandji, wzmocnienie służby łamania lodu i przeprowadzania statków na wodach Finlandji będzie czynnikiem zwiększenia bezpieczeństwa i regularności ruchu. Przyczyni się ono też do zwiększenia całorocznej wymiany towarowej pomiędzy Polską a Finlandją.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

UDZIELANIE POZWOLEŃ NA PRZYWÓZ TOWARÓW OBJĘTYCH ZAKAZAMI PRZYWOZU.

W związku z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 5 bm. w sprawie zakazu przywozu towarów, ukazało się w Nr. 36 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 8 maja rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu o warunkach udzielania pozwoleń na prawo przywozu towarów, objętych zakazami przywozu.

1) Wydanie pozwolenia na przywóz z krajów, które ograniczają lub utrudniają przekazywanie należności pieniężnych do polskiego obszaru celnego, może być uzależnione od uiszczenia lub zabezpieczenia tych należności.

2) Pozwolenie na przywóz wydaje się na oznaczony okres czasu. Termin ważności pozwolenia jest dochowany, jeżeli towar zostaje zgłoszony do odprawy celnej ostatecznej przywozowej przed upływem terminu ważności pozwolenia. W poszczególnych przypadkach Ministerstwo Przemysłu i Handlu może zezwolić, aby termin ważności zezwolenia uważać za dochowany również wtedy, gdy towar zostaje zgłoszony do odprawy na skład celny przed upływem terminu ważności pozwolenia.

Towar zgłoszony do odprawy celnej, na który wydano pozwolenie przywozu, powinien odpowiadać co do rodzaju, towarowi wymienionemu w pozwoleniu.

3) Kraj pochodzenia towarów, powinien odpowiadać nazwie kraju, wymienionej w pozwoleniu, a kierunek, droga i sposób przewozu towaru, powinny być zgodne z zastrzeżeniem, jeżeli takie zastrzeżenie jest umieszczone w pozwoleniu.

Świadectwa, stwierdzające pochodzenie towaru, powinny być przedstawiane w przypadkach, gdy pozwolenie albo osobny przepis tego wymaga. Świadectwa takie powinny być wystawiane w kraju pochodzenia towaru i mogą być wydawane przez Urzędy Celne, Izby Przemysłowo-Handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Dla towarów, pochodzących z kolonij, świadectwa pochodzenia mogą wystawiać wyżej wymienione instytucje krajów macierzystych, za wyjątkiem Urzędów Celnych, nawet wtedy, jeśli towar nie przechodzi przez kraj macierzysty.

Jeżeli w warunkach pozwolenia przywozu nie zastrzeżono inaczej, to w przypadku przywozu towarów nie bezpośrednio z kraju pochodzenia, lecz za pośrednictwem kraju innego, świadectwa pochodzenia mogą być również wystawiane w tym innym kraju, przez Izby Przemysłowo-Handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Wyżej wymienione świadectwa pochodzenia, o ile są wystawione przez Izby Przemysłowo-Handlowe lub inne instytucje gospodar-

cze, powinny być wizowane przez właściwe Konsulaty Polskie.

Dla towarów, pochodzących z krajów pozaeuropejskich, które nadejdą do polskiego obszaru celnego drogą morską, za bezpośrednim dokumentem przewozowym i bez przeładunku, mogą być wystawiane świadectwa pochodzenia przez krajową Izbę Przemysłowo-Handlową, mającą swą siedzibę w porcie polskiego obszaru celnego, do którego towary nadeszły.

4) Jeżeli zastrzeżenie w pozwoleniu zawiera obowiązek przedstawienia innych dokumentów. dokumenty te powinny być przedstawione przy odprawie celnej.

5) Oznaczoną w pozwoleniu przywozu wagę towarów przyjmuje się według takiej podstawy, jaka jest ustalona w taryfie celnej dla danego towaru do wymiaru cła.

6) Pozwolenie przywozu jest imienne i nie może być odstąpione innej osobie. Jeżeli świadectwo pochodzenia oraz dokumenty handlowe lub przewozowe są wystawione na inne osoby, niż wymienione w pozwoleniu przywozu, nie stanowi to przeszkody do zastosowania pozwolenia przy odprawie celnej towaru.

7) Od wydawanych pozwoleń na prawo przywozu z zagranicy towarów, objętych zakazem przywozu, pobierana będzie osobna opłata manipulacyjna. Wysokość jej ustalona zostaje w procentowym stosunku do wartości krajowej towarów, i waha się od 0,1 proc. do 1 proc. Stawka 0,1 proc. pobierana będzie od pozwoleń, wydawanych instytucjom o charakterze dobroczynnym. Rozporządzenie wymienia następnie szereg towarów, podlegających cłu, według wymienionych pozycyj i punktów taryfy celnej przywozowej, od których pobierana będzie przy wydawaniu pozwoleń opłata w wysokości 0,5 proc. wartości krajowej towarów. Od wszystkich innych pozwoleń na przywóz towarów pobierana będzie opłata w wysokości 1 proc. wartości krajowej towarów. Wartość krajową towarów określa Minister Przemysłu i Handlu.

8) Rozporządzenie wymienia następnie szereg przypadków, kiedy pozwolenia wolne są od osobnej opłaty manipulacyjnej:

a) pozwolenia na przywóz, wydawane zakładom naukowym oraz zakładom i instytucjom państwowym, z wyłączeniem jednak skomercjalizowanych przedsiębiorstw państwowych, wydzielonych z administracji państwowej,

b) pozwolenia na przywóz z zagranicy drobnych przesyłek o wadze 5 kg, zawierających przedmioty nieprzeznaczone na handel,

c) pozwolenia na przywóz z zagranicy przesyłek, zawierających przedmioty nieprzeznaczone na handel, o ile petent może się wykazać świadectwem ubóstwa,

d) pozwolenia na przywóz towarów, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła, przewidziane w wydawanych rozporządzeniach na podstawie art. 33 ust. 1 lit. a Prawa Celnego.

Pozatem rozporządzenie zwalnia od opłat pozwolenia na przywóz towarów, podlegających cłu według wymienionego szeregu pozycyj taryfy przywozowej.

Rozporządzenie weszło w życie z dniem 13 maja br.

PRZEŁADUNEK MASŁA W GDYNI I JEGO CHŁODZENIE.

Nadchodzący okres wymaga przedsięwzięcia wzorem ubiegłego roku roku środków, zmierzających do zapewnienia właściwego schładzania masła przed załadowaniem na statek i w czasie transportu morskiego.

W związku z powyższem Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu ustaliło, że, poczynając od dnia 20. V. 1936 r. aż do odwołania, transporty masła, skierowywane na eksport przez port gdyński, powinny nadchodzić do Gdyni najpóźniej do godz. 24-tej w poniedziałki każdego tygodnia, gdzie będą przed załadowaniem do luk chłodniczych na statku skierowywane do komór chłodniczych chłodni gdyńskiej celem schłodzenia (w ciągu najmniej 48 godzin) przed bezpośredniem załadowaniem na statek.

Za wszelkie czynności, związane z przeładunkiem i schłodzeniem masła, poczynając od czwartku każdego tygodnia, chłodnia portowa w Gdyni będzie pobierała zł 13,— od tony masła brutto (0,75 zł od beczki) analogicznie, jak to miało miejsce w roku ubiegłym.

Transporty masła zaawizowane do chłodni przez władze kolejowe po godz. 18 w poniedziałki każdego tygodnia będą musiały pozostać do załadunku na statek dopiero w następnym tygodniu.

Od dopełnienia wyszczególnionych warunków zostaje uzależnione udzielanie pomocy finansowej przy wywozie masła. Jednocześnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu zwraca uwagę na konieczność wydania przez firmy eksportujące masło wiążących dyspozycyj firmom spedycyjnym, by załadunek masła z chłodni na statek odbywał się wtedy, gdy dany transport masła przebywał w chłodni conajmniej 48 godzin.

Stwierdzenie przez organy nadkontroli masła w Gdyni, że warunek ten nie jest przestrzegany, pociągnie za sobą cofnięcie świadczeń na rzecz firmy wysyłającej.

NORMY JAKOŚCIOWE DLA OGÓRKÓW KONSERWOWYCH.

Zgodnie z kolejnością ustalonych prac standaryzacyjnych, Związek Izb Przemysłowo - Handlowych wydał pracę dydaktyczną p. t. „Wymagania jakościowe dla ogórków konserwowych" Dra Damazego J. Tilgnera.

Praca powyższa ma za zadanie ułatwienie sferom przemysłowym zakupu surowca przeznaczonego na przerób, a producentom ma ona wyjaśnić, jakim warunkom winien odpowiadać surowiec.

Praca rozpatruje w wyczerpujący sposób problem surowca, jakość, długość i sortyment ogórków, wpływ sortymentu ogórków na cenę konserw, odmiany ogórków, produkcję materjału nasiennego, jedrność ogórków, wpływ nawożenia, jakoteż skład chemiczny ogórków, choroby, opłacalność uprawy ogórków i ustalenie ceny. Specjalnie troskliwie wybrane liczne ilustracje dydaktyczne winny okazać się dużą pomocą dla zainteresowanych, a streszczenie angielskie przeznaczone jest dla zagranicznych sfer fachowych.

Wzmiankowana praca ukazała się w Roczniku Nauk Rolniczych i Leśnych. Odbitka tej pracy w formie broszury zamówiona została przez Związek Izb, które sprzedawane są po zł 1,— za egzemplarz.

WYZNACZENIE KONTYGENTÓW PRZYWOZOWYCH DLA NORWEGJI I SZWECJI.

Uruchomione zostały kontyngenty na przywóz towarów z Norwegji na maj i czerwiec br. i to na artykuły z 23 pozycyj taryfy celnej.

O ile chodzi o artykuły spożywcze, to lista kontyngentów obejmuje następujące towary: śledzie świeże, ryby świeże morskie, homary świeże, ser, masło kakaowe, buljon w kostkach, klepfisze i stokfisze, konserwy rybne oraz konserwy z krabów i krewetek.

Dla Szwecji uruchomione zostały kontyngenty przywozowe w tej samej wysokości co na miesiąc marzec — kwiecień.

ORGANIZACJA ZBYTU SKÓR FUTRZANYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

W sprawie organizacji zbytu polskich skór futrzanych należy zaznaczyć, że dostają się one na rynek amerykański przez cały szereg firm importowych, większych i mniejszych. mających siedziby głównie w New Yorku. Część firm amerykańskich wykonuje zakupy towaru naszego przez swoich agentów, przebywających stale w Europie — w Lipsku, Paryżu i Londynie, niektórzy zaś kupcy wysyłają w tym celu do Polski swoich przedstawicieli, którzy skupują towar na miejscu. Ponadto, jak stwierdzają importerzy, znaczne ilości naszych skór futrzanych nadchodzą do U. S. A. drogą pośrednią, przyczem wówczas towar ten, zanim dostanie się do właściwych importerów, przechodzi kolejno przez ręce kilku pośredników, którzy zarabiają na tem znaczne komisowe. Stan ten winien ulec stanowczej zmianie przez bezpośrednie skierowywanie towaru do poważnych importerów w St. Zjedn., na czem oczywiście zyskaliby finansowo nasi eksporterzy.

Niezależnie od dostaw już przeprowadzanych, przy nawiązywaniu kontaktu przez eksporterów polskich z odbiorcami amerykańskimi. należałoby uwzględniać firmy poważne, które są w stanie rozwinąć odpowiednią reklamę dla towaru polskiego i zapewnić mu stały odbiór na rynku amerykańskim. W ten sposób możnaby stopniowo usunąć wszelkie niedociągnięcia ze strony polskich eksporterów oraz dostosować nasz towar do standardów amerykańskich.

Dotychczas bowiem poważniejsi amerykańscy importerzy uskarżają się na szereg niedociągnięć ze strony niektórych polskich eksporterów przy wysyłce towaru do Stanów Zjednoczonych. W dużym stopniu jest to wynikiem małego wyrobienia kupieckiego w tej branży, a tem samem nieznajomości amerykańskiego rynku futrzanego i jego wymagań. Przedewszystkiem stwierdzają importerzy, iż nasi kupcy są nieostrożni w doborze skór eksportowanych. Ponadto wysyłają je często w stanie wilgotnym, niezupełnie wysuszonym przed pakowaniem, wobec czego po nadejściu towaru do New Yorku waga ich jest znacznie mniejsza, aniżeli wskazują dokumenty przewozowe. W czasie transportu skórki takie ulegają po największej części kurczeniu się i częściowemu zepsuciu, czego następstwem są plamy i uszkodzenia włosia. Tego rodzaju nadużycia ze strony niektórych naszych eksporterów obniżają poważnie wartość towaru polskiego na rynku Stanów Zjedn. mimo dobrego gatunku towaru. Ponadto zdarzają się wypadki, iż kupcy polscy nadsyłają towar już po sezonie, uniemożliwiając w ten sposób importerom uzyskanie wyższych cen za towar.

Oferowanie towaru polskiego w partjach mniejszych, jak to przeważnie ma miejsce, nie pozwala na zainteresowanie nim poważniejszych importerów, sprowadzających skóry tylko w ilościach większych, co najmniej po paręset skór w każdym transporcie. Sprawa ta pozostaje w ścisłym związku z tem, że skupem skórek futrzanych w Polsce zajmują się przeważnie kupcy drobni, którzy nie znają należytego sortowania i klasyfikacji tych towarów według standardów amerykańskich.

Z tych to względów poważni amerykańscy kupcy, nie posiadając żadnej gwarancji co do jakości towaru, zazwyczaj obawiają się płacić za towar zgóry, czego przeważnie żądają nasi eksporterzy. Fakt ten utrudnia do pewnego stopnia lepsze wprowadzenie polskiego towaru na rynku Stanów Zjedn.

Ponieważ rynek Stanów Zjednoczonych przedstawia duże możliwości dla eksportu naszych sur. skór futrzanych, zasadniczą kwestją jest należyte zorganizowanie zbytu, a co zatem idzie również skupu skór w kraju, następnie podniesienie jakości dostaw polskich oraz

bezpośrednie znacznie większe dostawy towaru wysoko - gatunkowego i należycie posortowanego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 KWIETNIA DO 7 MAJA 1936 R.

AUSTRALIJSKI ZWIĄZEK. W ostatnich dniach marca i początku kwietnia b. r. weszły w życie zmiany stawek celnych na następujące artykuły: tran, drut kolczasty, różne wyroby ogniotrwale, portland-cement, wyroby ze szkła szlifowanego, (w tem także butelki, lampy etc.) oraz aparaty rentgenowskie i akcesorja do nich.

AUSTRJA. Nowela do taryfy celnej opracowywana od kilku miesięcy obejmie prawdopodobnie około 80 pozycyj i wprowadzi podwyżki cła głównie na chemikalja, wyroby drewniane, papierowe i druciane oraz na tkaniny kauczukowe.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Z dniem 1 ub. m. wzbroniony został wwóz wosku pszczelnego.

BUŁGARJA. W dn. 25.IV.36 została ogłoszona ustawa, regulująca import i eksport towarów zagranicznych na nowych podstawach. Nowa ustawa zastępuje dotychczasową z 4. VI. 1935 r. Zasadniczych zmian w systemie handlu zagranicznego nie wprowadza jednak.

Rozporządzenie z 23 ub. m. zwalnia od cła i innych opłat oleje, gumę etc. przeznaczone dla garażów państwowych oraz szpilki drewniane, igły stalowe i części maszyn — dla państwowej fabryki obuwia i umundurowania.

Na liście towarów bezcłowych zamieszczone zostały następujące artykuły: ekstrakt meltu, chlorek wapniowy, boraks, przędza jutowa, korek oraz parafina.

DANJA. Komisja dewizowa przyznała większość pozwoleń dewizowych importerom na czas od 1.V. — 31. VIII.36. Dawne pozwolenia zachowują moc obowiązującą do 18. VIII. 36. Nowe ważne są na przeciąg 8 miesięcy. Dla krajów, które nie mają umów specjalnych zostały przyznane ilości minimalne do czasu zawarcia odnośnych umów. W sytuacji tej jest również Polska obok Hiszpanji, Austrji i Czechosłowacji. Rokowania polsko - duńskie rozpoczynają się w niedługim czasie.

EGIPT. Dekret z 10 ub. m. zmienia stawki celne na słomę sorgo, towary bławatne, plusze i aksamit bawełniany (nieznaczne zmiany), dywany, samochody i części samochodowe akcesoryjne oraz maski gazowe.

ESTONJA. Dn. 1 czerwca wchodzi w życie ustawa o kontroli produkcji przywozu, sprzedaży nawozów sztucznych.

FRANCJA. Dn. 22 ub. m. ogłoszono zmiany t. z. wykazu generalnego, (do taryfy celnej) wśród których znajdują się dotyczące kajaków, papieru, (b. liczne) maszyn z częściami bakelitowemi i t.p.

Rozporządzenie z 1 b. m. wprowadza ograniczenia przywozu względem masy cellulozowej.

Ukazało się wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie części maszyn do szycia.

Dn. 22 ub. m. uległo zmianie cło na masę cellulozową oraz na papier gazetowy i niektóre wyroby z papieru ciętego (koperty, listowy papier).

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — GWADELUPA. Dekret francuski z dnia 21 ub. m. aprobował uchwałę Rady Generalnej Gwadelupy w sprawie zniesienia cła na żywe drzewa i krzewy.

MADAGASKAR. Nastąpiła zmiana cła na obrabiarki.

AFRYKA ZACHODNIA. 25 ub. m. ogłoszone zostało rozporządzenie francuskie aprobujące uchwałę Rady Administracyjnej Afryki Zachodniej w sprawie podwyżki cła na szereg artykułów między innemi na tłuszcze, farby, mydło i t.p.

GRECJA. W dniu 4 marca Rząd grecki wydał ustawę regulującą definitywnie kwestję zamrożeń Grecji w clearingu z Niemcami.

Rząd upoważnia Ministra Finansów do wykupienia od Banku Grecji należności greckich z tytułu eksportu do Niemiec w Deutsche Reichsbank wysokości 22 miljonów RM. po cenie kupna w/g kursu z dnia 20 lutego b. r. Tranzakcja ta zawarta zostanie w formie pożyczki zaciągniętej przez Państwo w Banku Grecji płatnej w przeciągu 15 lat przy stopie oprocentowania 3 proc. Należności z tytułu eksportu greckiego do Niemiec w Deutsche Reichsbank powstałe po 20 lutego b. r. zostaną zakupione również przez Ministerstwo Finansów za pośrednictwem Banku Grecji jednak bez oprocentowania i przeznaczone zostaną na popieranie eksportu.

Rząd grecki cofnął w odniesieniu do wymiany z Niemcami wydane w lutym restrykcje do czasu wyprzedaży tegorocznych zbiorów tytoniu.

Z dn. 1.VII.36 nastąpić ma zmiana dotychczasowych przepisów importowych w kierunku ograniczenia listy A (towary wolne do przywozu) i przeniesienia niektórych towarów na listę B. (obrót kompensacyjny).

Jelita zostały włączone na listę wwozową D. Wwóz ich jest możliwy jedynie za zezwoleniem.

HOLANDJA. Dekretem z dnia 23 b. m. skontyngentowany został wwóz do Holandji benzolu oraz produktów pochodnich służących do napędu motorów.

Okres bazowy — 1935 r. Okres skontyngentowania — trzymiesięczny: 1.IV. — 1.VII.36. Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 100 proc. przeciętnego trzymiesięcznego przywozu wagowego netto z okresu bazowego.

INDJE BRYTYJSKIE. Rząd przedłożył Zgromadzeniu projekt zmian taryfy celnej dotyczący artykułów tekstylnych.

Dn. 8 ub. m. Rząd złożył projekt obniżki cła na sól.

INDJE HOLENDERSKIE. „Staatsblad" z 14.IV.36 zawiera ustawę, wchodzącą jednocześnie w życie i przewidującą możliwość stosowania zarządzeń retorsyjnych wobec krajów nieposiadających z Indjami Holend. traktatu handlowego bądź utrudniających przywóz towarów indoholenderskich. Na mocy ustawy import z krajów takich może być zakazany bądź obłożony specjalnemi cłami.

IRAK. 23 lutego b.r. zostało ogłoszone nowe rozporządzenie o opłatach pobieranych przy ocleniu.

IRLANDJA. Rozporządzenie z 17 ub. m. wprowadza podwyżkę cła na towary łokciowe z juty oraz na worki jutowe puste.

JUGOSŁAWJA. Zostało cofnięte obniżone cło na wagony towarowe.

Rada Ministrów uchwaliła zmianę stawek celnych stosowanych przy wwozie następujących artykułów: niektórych owoców oleistych i rzepaku talku, szczotek oraz nasion oleistych.

KANADA. Rząd kanadyjski przygotował projekt budżetu zawierający szereg zniżek celnych (na benzynę, maszyny rolnicze, narzędzia precyzyjne, maszyny drukarskie, sprzęt fotograficzny, samochody oraz złocone i niklowane wyroby) oraz jedną podwyżkę cła (na skórę rękawiczniczą).

MEKSYK. Z dniem 30 marca uległy zmianie stawki celne na różne rodzaje aparatów licznikowych oraz etykiety.

NIKARAGUA. W Nr. 51 „La Gaceta" ogłoszono nowe stawki przerachunkowe stosowane przy obliczaniu cła.

STANY ZJEDNOCZONE. Na podstawie umowy handlowej z Gwatemalą będą dopuszczone bez cła do wwozu do Stanów Zjednoczonych między innemi drewno szlachetne i skóry jelenie oraz obniżone będzie cło na miód.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie pyłu kauczukowego (haerd rubber dust) oraz termohygrometrów.

SZWAJCARJA. Ukazało się wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie magnezu i stopów tego metalu.

SZWECJA. Rząd złożył Parlamentowi projekty podwyżki cła na futra i wyroby kuśnierskie, niektóre chemikalja, pewne rodzaje konfekcji oraz na części pojazdów.

UNJA POŁUDN.-AFRYK. Istnieją projekty rozszerzenia listy artykułów, podpadających pod stawki taryfy maksymalnej, a jednocześnie wprowadzenia różnicy znacznie większej niż dotychczas między stawkami kolumny pośredniej i maksymalnej przez powiększenie wysokości stawek maksymalnych. Realizacja tych projektów dotknęłaby te kraje, które nie mają z Unją umów opartych na zasadzie kl. n. u.

Weszły w życie podwyżki cła na groszek, fasolę i soczewicę, alkohol propylowy, oleje roślinne, zwierzęce i rybne, łój, skórę oraz na skrzynki i komplety skrzynkowe. Obniżone zostały stawki celne na materjały wybuchowe, cegłę, niektóre pojazdy, herbatę, środki lecznicze, norymberszczyznę metalową, rowery, radjoaparaty, fonoaparaty, zegary, zabawki oraz na sprzęt sportowy.

WĘGRY. Z dn. 28. IV. 36 rozpoczęte zostały rozmowy o rozszerzenie węgiersko - brazylijskiego obrotu towarowego w drodze specjalnego układu.

WIELKA BRYTANJA. Cło na kapsle ołowiane uległo podwyżce z dn. 2. ub. m.

Z dn. 22 ub. m. uległo podwyższeniu cło na piwo składowe (odleżałe) oraz na herbatę. Dnia 24 ub. m. weszło w życie podwyższone cło na dwuchromian sodu i dwuchromian potasu.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Południowej Rodezji interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/11743/44/Ro.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski maszyn cukierniczych. P/11779/45/Ro.

Firma tuniska interesuje się importem naczyń emaljowanych. P/9192/2/3R/Ro.

Na rynku mandżurskim istnieje zapotrzebowanie na galanterję skórzaną oraz krawaty, a przeważnie materjały krawatowe. P/11081/64/Sz.

W najbliższym czasie przyjedzie do Polski szef zakupów firmy amerykańskiej poszukującej biżuterji sztucznej oraz prawdziwej. P/11739/59/Sz.

Firma angielska skłonna jest zakupić w Polsce białą wiklinę do wyrobu koszyków. P/12301/49/Sz.

Rynek Indyj Brytyjskich i Cejlonu ma zapotrzebowanie na wyroby emaljowane, m. in. reflektory. P/11709/44/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH W SEZONIE UBIEGŁYM POZA „POOL'EM".

Istniejące, jak wiadomo, porozumienie grupy polsko — gdańskich importerów śledzi i angielskich eksporterów, utrudnia importerom w skład porozumienia nie wchodzącym bezpośredni zakup śledzi solonych w Anglji. Umowa porozumienia choć nie dotyczy cen ani źródeł zakupów zabrania jednak eksporterom angielskim do porozumienia należącym, oferowania śledzi komukolwiek z poza porozumienia. Na skutek tegoż porozumienia statki śledziowe, odchodzące z portów angielskich, o ile mają śledzie dla członków porozumienia, nie mogą zabierać i nie zabierają razem śledzi dla importerów do porozumienia nie należących.

Ponieważ na ładunek całookrętowy (od 1500/1 b. wzwyż) może pozwolić importer-

wielki, polscy importerzy pomniejsi zostali w praktyce odsunięci, z wielką dla nich szkodą, od bezpośredniego kontaktu z rynkiem angielskim.

Mogą wprawdzie śledzie zakupić, sprowadzenie jednakże może nastąpić drogą pośrednią, z przeładunkiem w Hamburgu lub Rotterdamie itp., co oczywiście, podraża koszty transportu i psuje kalkulację towaru.

Mimo istnienia tego „pool'u", w sezonie ubiegłym, obecnie już całkowicie zakończonym, „Społem" sprowadziło sobie bezpośrednio z portów angielskich 2 pełne statki śledzi: S/S „Minorca" — z Peterhead i S/S „Continental" — z Yarmouth. Te same statki przywiozły równocześnie i przypadkowo drobniejsze partje śledzi dla mniejszych importerów z poza porozumienia.

Jak będzie w nadchodzącym sezonie trudno przewidzieć w każdym bądź razie, jak widać z tego, istnieją drogi do zawierania tranzakcyj na rynku angielskim poza „pool'em".

KRONIKA.

— **POLSKIE STATKI ROZPOCZĘŁY POŁÓW ŚLEDZI NA MORZU PÓŁNOCNEM.** W dniu 8 maja odbyło się w Gdyni uroczysie pożegnanie pierwszej partji załogi marynarzy - rybaków, udającej się koleją do bazy flotylli śledziowej w Scheveningen w Holandji. Mszę świętą odprawiono w porcie rybackim w nowo wybudowanych pomieszczeniach, przeznaczonych przez Tow. Okręt. Połowów Dalekomorskich Mewę, na pierwsze w Polsce ognisko marynarzy-rybaków, zatrudnionych w połowach śledzi na Morzu Północnem. (Drugie takie ognisko zorganizowane poprzednio przez Mewę znajduje się w Scheveningen w Holandji.) Tego samego dnia partja rybaków w ilości 25 osób (w tem 4 motorzystów) wyjechała koleją do Holandji, aby zdążyć na wyjazd pierwszej partji statków.

Polska flota śledziowa mająca swą bazę operacyjną w Holandji i należąca do holenderskiego Związku armatorów śledziowych musi się również podporządkować zarządzeniom tego Związku. I tak pierwsza partja czterech statków śledziowych „Mewy" wyjechała na połowy z Scheveningen w dniu 11 maja. Zimujące w Gdyni trzy statki śledziowe wyjadą na połowy w dniu 22 maja. Pozostałe osiem statków wyjedzie na Morze Północne w najbliższym czasie. Pierwsze śledzie solone z polskich połowów spodziewane są w Gdyni w drugiej połowie czerwca br.

Załoga polska statków śledziowych przechodzi planowe przeszkolenie. W roku bieżącym od 15 marca do 4 maja ukończyło kursy motorowo - nawigacyjne w Państw. Szkole Morskiej w Gdyni 40 marynarzy-rybaków (15 na kursie nawigacyjnym i 25 na motorowym.) Z absolwentów tych wyjdą pierwsi kapitanowie polskich statków rybackich na Morzu Północnem. (Komun. Portu Rybackiego).

— **POWODZENIE NIELICZNYCH STOISK RYB MORSKICH NA TARGACH POZNAŃSKICH.** Na tegorocznych Targach Poznańskich tylko dwie wędzarnie gdyńskie pp. Józefa Konkola i Antoniego Budzisza miały niewielkie stoiska. Ryby wędzone i konserwy tych stoisk cieszyły się dużem powodzeniem i wędzarnie te otrzymały tyle zamówień, że pokryły organizację stoisk i zdobyły pracę częściową w martwym sezonie letnim.

Niewątpliwie w interesie pozostałych wędzarń jest czynienie systematycznych usiłowań zdobycia rynku wewnętrznego dla swej produkcji, zwłaszcza w sezonie późnej wiosny i lata.

— **POGŁOSKI O ODRODZENIU MONOPOLU ŚLEDZI ISLANDZKICH.** Utworzony w Islandji monopol sprzedaży śledzi solonych, t. zw. matjasów, po dwuletnim okresie istnienia będzie nadal i w tym roku utrzymany. Jeśli chodzi o sprzedaż tych śledzi na rynku polskim, to tak jak to było w roku ubiegłym (gdzie prawie że nie było tych śledzi wobec małych połowów) ma być zostawiony wolny handel, czyli każdy będzie je mógł zakupywać, i nie zanosi się na utworzenie monopolu sprzedaży na rynek polski. Zainteresowane sfery handlu śledziowego w Polsce doznają strat wskutek takiego monopolu sprzedaży na rynek polski.

— **WSKAZÓWKI JAK NALEŻY OBCHODZIĆ SIĘ Z RYBĄ MROŻONĄ.** Nieodpowiednie odtajanie ryby zamrożonej może spowodować nawet całkowite zniszczenie towaru. Jeżeli więc ryba ma tem większą wartość im szybciej odbywało się mrożenie ryby w temperaturze jaknajzimniejszej, to odmrażanie musi się odbywać bardzo wolno np. w zimnej wodzie. W ten sposób odtajana ryba posiada wszelkie zalety ryby świeżej. Przy rybach mrożonych w solance (np. w obecnej nowoczesnej zamrażalni ryb w Gdyni) wodę, w której odmraża się rybę należy zmieniać, celem usunięcia nasolenia skóry.

W żadnym zaś wypadku nie można zawieszać w piecu weędzarnianym ryby zamrożonej lub nieodtajanej zupełnie i niewymoczonej, albo też wkładać rybę zamrożoną do ciepłej wody celem ugotowania jej.

— **DELEGACJA POLSKA NA MIĘDZYNARODOWEJ RADZIE DO BADAŃ MORZA.** W Kopenhadze, stałej siedzibie Międzynarodowej Rady do Badań Morza, odbywały się od 11-go do 16-go maja obrady, w których brała udział delegacja polska w składzie: Dr F. Lubecki, Naczelnik Wydziału Rybackiego Min. Przem. i Handlu, Prof. U. J. Dr M. Siedlecki, Prof. Dr Bogucki.

— **RYBACY ZAKUPUJĄ SIECI W GDAŃSKU.** Komunikat Portu Rybackiego informuje nas: Krajowa produkcja sieci dla potrzeb naszego rybołówstwa morskiego nie pokrywa narazie całego zapotrzebowania. Importowane sieci zakupują więc rybacy w Gdyni i w Gdańsku. Rybacy zwracają uwagę, że o ile w składach w Gdańsku zawsze mogą otrzymać sieci korzystające ze specjal. ulg celnych (ulga 90% od cła normaln.), to w Gdyni często się zdarza, że skład nie posiada już ulg celnych. Warto podkreślić, że rybacy zakupując sieci nabywają równocześnie inne sprzęty rybackie i pokrywają wskutek tego swoje zapotrzebowania w Gdańsku.

W tych warunkach byłoby wskazanem, aby skład sieci w Gdyni bardziej energicznie i przezornie ubiegał się o uzyskanie ulg celnych na całkowite zapotrzebowanie naszych rybaków.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU MASŁA I JAJ DO DNIA 12. V. 1936 R.

(według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu)

Masło.

Sytuacja na rynkach zagranicznych w szczególności na rynku angielskim nie wykazuje specjalnych zmian. Masło polskie w dalszym ciągu notowane jest na poziomie 82 — 83 sh per cwt landed London.

Konjunktury na rynku krajowym znacznie osłabły, wynikiem czego stało się ogólne obniżenie notowań. Tendencja w dalszym ciągu słaba.

Jaja

W dniu 11 bm. płacono za jajka z Poznańskiego zł. 70.00 — 72.00 za skrzynię 24 kopową. W drobnym hurcie notowano zł. 0,80—0,85, w detalu zł 0,90 za mendel. Tendencja mocniejsza.

Kupujcie tylko wyroby krajowe!!!

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	19. 5. 26. 5.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	20. 5. 27. 5.
—		**1) Turku, Mäntyluoto** **2) Helsinki, Kotka, Wiborg** **3) Ixpila Uleaborg — Jacobstad** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s HERNÖSAND s/s IMATRA s/s BROOK s/s MARTHA RUSS I	20. 5. 20. 5. 22. 5. 22. 5.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	19. 5. 26. 5.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	20. 5. 27. 5.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	27. 5.
s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	22. 5. 6. 6.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	23. 5. 7. 6.
		Tallinn		
		ŁOTWA		
s/s LEANDER* (via Bremen)	18. 5.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LEANDER*	18. 5.
s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	22. 5. 6. 6.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	23. 5. 7. 6.
s/s ANNA GRETA	24. 5.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	27. 5.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	24. 5.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	27. 5.
s/s MARIEHOLM* s/s INGEBORG*	18. 5. 25. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM* s/s INGEBORG	18. 5. 25. 5.
s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	22. 5. 6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJÖLD	23. 5. 7. 6.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	30. 5.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 14 dni	s/s HUNDVAAG	2. 6.
s/s MARIEHOLM* s/s INGEBORG	18. 5. 25. 5.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM* s/s INGEBORG	18. 5. 25. 5.
s/s IWAN	25. 5. 8. 6.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	12. 5. 26. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s BLENDA	18. 5. 1. 6.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	20. 5. 3. 6.
s/s EGON s/s LUDWIG	18. 5. 25. 5.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON s/s LUDWIG	18. 5. 25. 5.
s/s TCZEW s/s ALBERT	19. 5. 23. 5.	**NIEMCY** **Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s TCZEW s/s ALBERT	19. 5. 23. 5.
s/s LANDER*	18. 5.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LANDER* (via Ryga)	18. 5.
s/s SLEIPNER	20. 5. 27. 5.	**DANJA** **Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	21. 5. 28. 5.
m/s ERNA	ok. 18. 5. 1. 6.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	ok. 18. 5. 1. 6.
m/s BATAVIA s/s BORGILA	21. 5. 25. 5.	**NORWEGJA** **Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA s/s BORGILA	21. 5. 25. 5.
s/s URSA s/s JAEDEREN	19. 5. 2. 6.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	25. 5. 9. 6.
s/s LECH* s/s BALTROVER*	17. 5. 24. 5.	**WYSPY W. BRYTANJI** **Londyn** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie *(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s LECH* s/s BALTROVER*	21. 5. 28. 5.
s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	17. 5. 24. 5.	**Hull** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co tydzień	s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	21. 5. 28. 5.
s/s TAARNHOLM	21. 5.	**Manchester/Liverpool** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s TAARNHOLM	21. 5.
s/s HAARLEM lub subst.	23. 5.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s HAARLEM lub subst.	23. 5.
s/s WESER	25. 5.	**Bristol** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	s/s WESER	25. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s TITUS	20. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s TITUS	20. 5.
		Rotterdam		
s/s PUCK	19. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	20. 5.
s/s CHORZÓW	26. 5.	co tydzień	s/s CHORZÓW	27. 5.
s/s ARIADNE	21. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s ARIADNE	21. 5.
s/s BUTT	18. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	18. 5.
s/s BUSSARD	28. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	28. 5.
s/s WIBORG	ok. 1. 6.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 1. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	19. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	20. 5.
s/s ŚLĄSK*	26. 5.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	27. 5.
s/s BUTT	18. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	18. 5.
s/s BUSSARD	28. 5.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	28. 5.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	ok. 20. 5.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	18. 5.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	22. 5.
	1. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		5. 6.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	22. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	23. 5.
s/s SKJÖLD	6. 6.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	7. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	30. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA	30. 5.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MANSURIA	2. 6.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SAVONA	25/26. 5.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s HEMLAND* m/s VINGALAND m/s GOTLAND	22. 5. 2. 6. 10. 6.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s HEMLAND m/s VINGALAND m/s GOTLAND	22/23. 5. 2. 6. 10. 6.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL lub subst.	ok. 15. 5.
m/s LEWANT	18. 5.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT	19/21. 5

B. Porty dalsze

s/s SCANMAIL* s/s SCANYORK*	23. 5. 30. 5.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s CLIFFWOOD s/s SCANSTATES	21. 5. 26. 5.
m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI*		**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s BATORY m/s PIŁSUDSKI*	18. 5. 2. 6.
s/s LISBOA	30. 5.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA	30. 5.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires	m/s KR. MARGARETA	20. 5.
m/s LIMA m/s NORDSTJÄRNAN	1. 6. 2. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA lub subst.	20. 6.
s/s EQUATOR s/s BORE IX	2. 6. 13. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s ORIENT	21. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	ok. 22. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	ok. 30. 6.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
s/s SKAGERN	10. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s DOLIUS s/s CITY OF CARDIFF	6. 6 27. 6.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TROLLEHOLM m/s TOLEDO m/s VASAHOLM	17. 5. 28. 5. 2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	16. 6.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s NISHMAHA	27. 6.	co 2—4 tygodnie	s/s NISHMAHA	27. 6.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin" oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 maja

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ORIENT lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s HUNDVAAG lin. z Stockholm/Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.

s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.

s/s BUT lin. z Antwerpji/Rotterdam dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s THESEUS lin. z Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s MERCUR po węgiel, MEW.

s/s TORUŃ po węgiel, PAM.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

s/s VIBEKE-MAERSK po kartofle, Behnke & Sieg.

19 maja

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.

s/s URSA lin. z zachodniej Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyładowania Reinhold.

20 maja

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania Reinhold.
s/s HEBE lin. z Asterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s HERO lin. z Bremy dla wy- i załadowania, Wolf.
s/s OREST lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.
m/s KRONPRINSESSAN MARGARETA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s ROSENBORG po węgiel, PAM.
s/s HILDA po węgiel, PAM.

21 maja

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, A. S. L.
m/s BATAVIA lin. z wschodniej Norwegji dla wy- i załadowania, Bergenske
s/s ALGARVE lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s GRANADA po węgiel, MEW.

22 maja

m/s HEMLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s MESNA po cukier, Behnke & Sieg.
s/s LYGIA po węgiel, MEW.
s/s CARSTEN RUSS po węgiel, Speed.
s/s VEGA po węgiel, PAM.

23 maja

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku i Filadelfji tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s HAGUE lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s ALF po węgiel, MEW.

24 maja

s/s BALTOVER lin. z Londynu dla wyładowania PZKB.
s/s LWÓW lin. z Hull dla wyładowania, Polbrit.
s/s RANDI z rudą, Behnke & Sieg.
s/s AIDA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s AMELIA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

25 maja

s/s SAVONA lin. po ładunek do portów zach. śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s BORGIŁA lin. z wschodniej Norwegji dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s WESER lin. z Bristolu dla wy- i załadowania, Bergenske
s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s WEICHSEL ze złomem, Behnke & Sieg.
s/s MARIONGA D. THERMIOTIS po węgiel, PAM.
s/s FELIX HEUMANN po węgiel, PAM.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.

26 maja

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, ASL.
s/s OLGA lin. z Hamburga dla wy- i załadowania Prowe

27 maja

s/s KODUMAA lin. z Rottendamu po ładunek do Tallina, Rothert & Kiłaczycki.
s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s ARIADNE lin. z Rottendamu dla wy- i załadowania Wolff.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

Handel owocowy i kolonjalny Gdyni wobec zarządzeń dewizowych i reglamentacji handlu

Zarządzenia Rządu początkowo w dziedzinie reglamentacji dewizowej a następnie w dziedzinie importu przez poddanie go integralnej reglamentacji i wreszcie reglamentacja wywozu w celu ujęcia w ramy kontroli wpływu dewiz za dokonany wywóz z Polski nie mogły nie wywołać pewnych perturbacyj, chociażby czasowych, w obrotach handlu zagranicznego wogóle, a owocami i towarami kolonjalnemi w szczególności. O ile chodzi o artykuły spożywcze, to ostatniem rozporządzeniem zakazu przywozu objęty został import śledzi solonych, który dotąd odbywał się zupełnie swobodnie.

Aczkolwiek i przed ustaleniem generalnej reglamentacji importu, import owoców i towarów kolonjalnych był uzależniony od uzyskania zezwoleń, to jednak obecnie dodatkowe zagadnienie uzyskiwania dewiz na pokrycie należności za towary kolonjalne i owoce wnosi niewątpliwie nowe momenty, z któremi handel będzie zmuszony liczyć się bardzo poważnie.

Oświadczenia czynników miarodajnych w chwili wprowadzenia reglamentacji dewizowej wyraźnie stwierdzały, że reglamentacja ta ma przedewszystkiem na celu ujęcie przydziału dewiz w odpowiadające potrzebom gospodarczym ramy i że przydział ten będzie dokonywany w sposób liberalny. Postulaty zainteresowanych czynników gospodarczych idą w tym kierunku, aby przez sam fakt udzielenia zezwolenia kwestja przydziału dewiz była jakby automatycznie uregulowana. Ten słuszny postulat powinien być uwzględniony, gdyż w przeciwnym razie mogą nastąpić poważne komplikacje w dziedzinie importu towarów i regulacji za nie należności firmom zagranicznym. Mieć również należy na uwadze, że ograniczenia ilości importowanych towarów poniżej zapotrzebowania konsumcji spowodować może zwyżkę ich cen. Że tak może być istotnie, świadczy fakt, iż już obecnie daje się zauważyć pewna tendencja zwyżkowa, narazie nieznaczna, która może w następstwie przyjąć rozmiary pokaźniejsze z pewną szkodą dla konsumenta.

Zaznaczyć również należy, że w czasach ostatnich przejawiać się zaczęła tendencja niechętna ze strony instytucyj bankowych w stosunku do prolongaty weksli i utrudnienia w dyskoncie.

Wszystkie wyżej wymienione okoliczności, jak również przewlekanie w wielu wypadkach załatwienia wniosków o przydział dewiz przez komisję dewizową, musiało oczywiście wpłynąć na wytworzenie atmosfery niepewności, lub szkodliwej dla wszelkiego rodzaju transakcyj handlowych.

Dla gdyńskiego handlu importowego istnieje jeszcze jeden moment niepomyślny, a mianowicie ustalenie 6-cio tygodniowego terminu dla przedstawienia Bankowi Polskiemu kwitów celnych na przyznane dewizy za sprowadzone towary. Przepis ten zmusi importerów do clenia importowanych towarów w ciągu tego okresu i ulokowania w towarze kapitału obrotowego, którego zwrot może nastąpić w czasie znacznie późniejszym.

Ucierpią na tem głównie importerzy towarów kolonjalnych, jak kawy, herbaty, korzeni, owoców suszonych, konserw owocowych itd. Cło na powyższe artykuły jest bardzo wysokie w stosunku do wartości samego towaru importowanego; wynosi ono nieraz 60 a nawet 70% wartości krajowej towaru. Dla orjentacji podajemy wysokość cła na niektóre towary. I tak: cło na kawę surową wynosi od 100 kg 170 zł; na herbatę — 630 zł; na pieprz mielony — 330 zł; na ziele angielskie i cynamon niemielony — 330,— zł; na waniljęw strączkach — 1.600 zł; na szafran — 4.000 zł; na rodzynki suszone i sułtanki — 67,— zł; na figi suszone — 40 do 60 zł; na orzechy włoskie w łupinach — 80 zł; bez łupin — 100 zł; na orzechy laskowe w łupinach — 148,80 zł; bez łupin — 186 zł; na migdały w łup. — 400 zł; bez łupin 250 zł. Do kwot podanych dochodzą jeszcze opłaty manipulacyjne celne w wysokości 10% sumy cła. Kupiec, zamrażając kapitał obrotowy w należnościach celnych, będzie musiał go oprocentować zwyżką cen. Wrazie, gdy zechce on uniknąć zamrażania tak wysokich sum w należnościach celnych i będzie sprowadzał towar w mniejszych ilościach, t. j. w takich, jakie będzie mógł zbyć w ciągu 6-ciu tygodni, to i w tym wypadku musi to pociągnąć za sobą pewną zwyżkę cen, gdyż nie będzie on mógł czynić zakupu towarów w okresach najkorzystniejszych. Pozatem nie należy również zapominać o pewnych kosztach stałych, które bez względu na ilość towaru są zawsze te same. Wkońcu okres 6-cio tygodniowy do przedkładania Bankowi Polskiemu kwitów celnych uniemożliwi konsygnację towarów zagranicznych.

Zwyżki cen będzie można uniknąć jednak wtedy, o ile okres 6-cio tygodniowy, wymagany przepisami dewizowemi do przedkładania

kwitów celnych, stwierdzających oclenie towaru, zostanie przedłużony conajmniej do 6-ciu miesięcy.

O ile chodzi o dodatnią stronę ograniczeń dewizowych, to przez wprowadzenie tychże nastąpi niewątpliwie selekcja importerów oraz stabilizacja cen artykułów importowych. Pozatem ograniczenia dewizowe uniemożliwią agentom zagranicznym oraz osobom, nie mającym z handlem nic do czynienia, sprowadzanie towarów do portu i dezorganizowanie w ten sposób rynku.

Kronika

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

W dniu 14 maja br. podzielone zostały kontyngenty przywozowe na następujące towary: oliwę z Palestyny, winogrona z Holandji, herbatę — kontyngent autonomiczny, jelita z Chin i Argentyny, na ziarna kakaowe — kontyngent autonomiczny oraz na pomidory z Holandji i z Grecji.

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH DLA BELGJI I LUKSEMBURGJI.

Ustalona została lista kontyngentów przywozowych dla Unji Celnej Belgijsko-Luksemburskiej na miesiąc maj i czerwiec a na niektóre towary aż do wyczerpania.

O ile chodzi o owoce, ryby, konserwy itp., to lista ta obejmuje następujące towary: kalafiory świeże, winogrona świeże, nasiona gorczycy, śledzie świeże, homary, langusty, ostrygi, wyciągi mięsne, sardynki w konserwach oraz wino winogronowe niemusujące i sok winogronowy. Pozatem obejmuje ona cały szereg innych towarów poza spożywczemi.

WYZNACZENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH Z TURCJI.

W ostatnim numerze Biuletynu na str. 31 zamieściliśmy notatkę „ o imporcie towarów z Turcji". W notatce tej zaznaczyliśmy, że z dniem 17 kwietnia br. wszedł w życie polsko-turecki Układ Kontyngentowy oraz Umowa Clearingowa.

Obecnie podać należy do wiadomości, że zostały już uruchomione kontyngenty na przywóz następujących towarów tureckich: nasion sezamowych dla produkcji chałwy. owoców świeżych, rodzynek, fig, orzechów, oliwy, warzyw suszonych, oliwek, wina, ekstraktu valonea, skór surowych, dywanów, makat, wełny i mohairu.

Uruchomione kontyngenty obowiązują do dnia 17 kwietnia 1937 r. i to tylko w obrocie clearingowym.

DOWÓZ OWOCÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH Z ZAGRANICY.

Dnia 10. V. br. m/s Kr. Margareta wyładował około 20 ton ziarna kakaowego, które przywiózł z Brazylji.

Dnia 12. V. s/s Chorzów przywiózł z Rotterdamu około 50 ton drobnicy, składającej się z następujących towarów: daktyle, ryż, herbata, kawa, pieprz, piment, cynamon, ziarno kakaowe i masło kakaowe.

Tego samego dnia s/s Śląsk wyładował z Antwerpji 24 ton ziarna kakaowego, 1 tonę wanilji oraz 1 tonę mleczka.

Dnia 12. V. s/s Alvineruss wyładował z Hamburga 5 ton ziarna kakaowego, 24 ton rodzynek i koryntek, 4,2 ton kawy surowej. 2,3 ton oliwy jadalnej oraz 2,75 ton soku pomarańczowego oraz 1 tonę sadzy.

Dnia 13. V. s/s Sleipner przywiózł z Kopenhagi około 80 ton drobnicy jak: tłuszczu, kawy. owoców, łoju i wełny.

W tym samym dniu wyładował s/s Juno około 50 ton różnej drobnicy.

Dnia 13. V. s/s Kraków przywiózł z Hiszpanji 3.775 skrzyń pomarańcz marki Bernassi. 30 skrzyń cytryn dla Gdańska oraz 6 beczek wina.

Dnia 14. V. s/s Hindsholm przywiózł z Manchesteru i Liverpoolu około 140 ton drobnicy towarów kolonjalnych i innych.

STATKI OCZEKIWANE Z OWOCAMI.

Dnia 16. V. s/s Scanstates przywieźć ma z New Yorku 340 worków śliwek suszonych, wagi około 34.000 kg oraz 736 skrzyń jabłek amerykańskich, wagi około 18.000 kg.

Tego samego dnia zawinąć ma do Gdyni m/s Hemland, który przywozi z Turcji i Grecji około 160 skrzyń sułtanek oraz 520 worków koryntek.

Dnia 17. V. m/s Lewant przywieźć ma z Hiszpanji około 15.000 skrzyń dużych pomarańcz marki Bernassi.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W pierwszej dekadzie maja dało się zauważyć na gdyńskim rynku owocowym znaczne ożywienie w dokonywanych tranzakcjach na pomarańcze hiszpańskie i nawet palestyńskie, ceny których w dalszym ciągu zwyżkowały.

Nadewszystko pomarańcze hiszpańskie stały pod znakiem mocnej tendencji, a to z uwagi na niewielkie ilości wystawione do przetargu przez aukcje owocowe, jak również z powodu wyjątkowo wysokiego gatunku aukcjonowanych partyj. Również

pomarańcze palestyńskie miały wielki popyt, zwłaszcza pod koniec okresu sprawozdawczego.

Miniona dekada w tranzakcjach owocowych miała dwa okresy a mianowicie:

pierwszy od 1. — 5 maja, w którym to czasie zainteresowanie kupców istniejącemi w Gdyni zapasami owoców południowych było minimalne, co uwidoczniło się najdobitniej w płaconych stawkach za pomarańcze i cytryny syryjskie. Dowodem minimalnego zainteresowania może być fakt wycofania przez jedną z firm aukcyjnych dosłownie wszystkich partyj, wystawionych do przetargu, jak również akceptowania przez drugą aukcję niezwykle niskich cen na cytryny syryjskie. Chwilowa depresja skończyła się w połowie dekady i odbyte już w następnych dniach przetargi stały pod znakiem zwiększonego popytu na wszystkie rodzaje i gatunki owoców. Jak już zaznaczyliśmy najbardziej zwyżkowały pomarańcze hiszpańskie marki „Bernas" jako wyjątkowo wysokiego gatunku i małym procencie zepsucia. Również pomarańcze palestyńskie doczekały się w drugiej połowie tej dekady poprawy cen, osiągając dawno już nienotowane stawki.

Na podstawie przebiegu poszczególnych przetargów w okresie sprawozdawczym można wnioskować, że z uwagi na kończący się sezon importu owoców południowych z Hiszpanji, Palestyny i innych państw południowych oraz niepewności co do dostaw z Ameryki Północnej, już w najbliższych dniach zapanuje na gdyńskim rynku „dobra konjunktura" na pozostałe jeszcze w magazynach portowych partje, co tembardziej jest prawdopodobne, iż zapasy nie są wielkie, a zapowiedziane transporty ledwie pokryją zapotrzebowania wewnętrznego rynku. Szczegółowy przebieg poszczególnych aukcyj w minionej dekadzie przedstawiał się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. Akc.

urządziły 2 aukcje, a mianowicie w dniach 5 i 13 maja br. Do przetargu w dniu 5 maja stanęło 35 kupców i firm z Katowic, Łodzi, Warszawy, Krakowa, Poznania, Lwowa, Wilna, Gdyni, Torunia i innych miast. Próby zgłoszonego do aukcjonowania towaru naogół były dobre, w jednym tylko wypadku, niewielka ilość pomarańcz palestyńskich miała większy procent braków. Ogółem zgłoszono do przetargu: 1.580 skrzyń cytryn syryjskich z S/S „Ugo-Bassy". 500 skrzyń pomarańcz palestyńskich ze statku „Vikingland" marki Pardess i takąż samą ilość marki „Ophir".

Nadto 75 skrzyń również palestyńskich ze statku „Vasaland", który wyładował 25 marca, a więc dość dawno. Partja ta wykazywała wielki procent zepsucia, wreszcie wystawiono 100 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze statku „Caledonia", który wyładował 18. IV. 1936 r.

Przetarg rozpoczęto od pomarańcz palestyńskich, załadowcy firmy „Pardess". Już przy pierwszej tranzakcji osiągnięto dobrą cenę zł. 0,96. Przy następnych patrjach cena ta uległa obniżce o kilka punktów, jednak utrzymała się w granicach zł. 0.90 — 0.96 przyczem wszystkie partje w ilości 500 skrzyń zostały sprzedane, z czego większość nabyły firmy warszawskie. W dalszym ciągu przetargu aukcjonowano 75 skrzyń mocno uszkodzonych pomarańcz palestyńskich ze statku „Vasaland". Nabyła je firma warszawska, płacąc po 0,85 — 0,88 zł za kg loco magazyn firm aukcyjnych.

Następnie aukcjonowano 4 partje pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas". Dobra jakość oferowanego towaru jak też niewielka ilość skrzyń zgłoszonych do przetargu zadecydowały niewątpliwie o dobrej cenie, jakie za nie osiągnięto płacąc po cenie zł 1,13—1,15 za kg. Towar nabyły firmy krakowskie katowickie i toruńskie. W dalszym ciągu przetargu przeaukcjonowano 8 partyj pomarańcz palestyńskich marki „Ophier". Wszystkie partje zostały nabyte w cenie od zł. 0.89 — 0.90 loco magazyn.

Wreszcie przystąpiono do aukcjonowania cytryn syryjskich, których zgłoszono 1.580 skrzyń, podzielonych na 24 partje. — Aukcjonator rozpoczął przetarg od partyj po 20 skrzyń licząc na to, że mniejsze firmy nabywając je, ujawnią tendencję jak też poziom cen. Drobne partje zostały sprzedane po dobrych cenach — zł. 35 — 34 za skrzynię. O wiele gorzej poszło przy następnych partjach, za które płacono już tylko zł. 30, — Łącznie sprzedano w dniu tym 12 partyj obejmujących 930 skrzyń, resztę towaru, z braku nabywców wycofano.

Na następnym przetargu tej firmy aukcjonowano 1.190 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" ze S/S „Kraków", który wyładował dnia 12. IV. 36 r. 400 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Walencia" ze statku „Sarmatia" i 1.880 skrzyń cytryn syryjskich z S/S „Ugobassy".

Wystawione do przetargu pomarańcze hiszpańskie odznaczały się dobrą jakością i b. małym stopniem zepsucia, co miało swój wyraz w zakupie wszystkich partyj. Płacono za nie zł. 1,22 — 1,23 za kg. loco magazyn Gdynia. Również pomarańcze palestyńskie były w dobrym gatunku i osiągnęły dawno nienotowane ceny zł. 1,32 — 1,33. Cytryny syryjskie sprzedawano po 30 zł. za skrzynię.

Bałtyckie aukcje owocowe

urządziły w minionej dekadzie 2 przetargi: 4 i 8 maja, zgłaszając 1.790 skrzyń cytryn syryjskich, wykazujących wiele braków i 1.563 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Jak już wyżej zaznaczono pierwsza aukcja tej firmy miała miejsce w okresie słabej konjunktury wskutek czego ceny osiągnięte zwłaszcza za cytryny syryjskie były nadspodziewanie niskie.

Aukcjonowane cytryny były wystawione do przetargu poraz drugi. Aukcjonator wystawił towar bez limitu, licząc na to, że nabywcy będą starali się obniżyć cenę do minimum, mając na uwadze poważny procent braków. Wszystkie partje zostały nabyte w cenie zł. 23 — 27 za skrzynię.

Pomarańcze hiszpańskie zostały również sprzedane po zł. 1.00 — 1.11 za kg. loco magazyn firm aukcyjnych. Większość towaru nabyły firmy katowickie i warszawskie.

Na następnej aukcji w dniu 8 maja br. wystawiono tylko 625 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, z czego 250 skrzyń pochodziło z S/S „Tunis", który wyładował w Gdyni dnia 24 IV 36 r. 250 skrzyń z S/S „Canadia", resztę ze statku „Niobe". Zaoferowany towar stanowił własność firmy aukcyjnej, która nie ustaliła na niego limitu. Wszystkie partje w ilości 9 zastały nabyte po cenie zł. 1,05 - 1,19 przez firmy warszawskie i łódzkie.

Firma ta urządziła jeszcze w dniu 13 bm. jeden przetarg, wystawiając 1.436 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Wystawiony towar pochodził z 3 statków, a mianowicie: 750 skrzyń z S/S „Canadia", który wyładował dnia 6. V. 500 skrzyń z S/S „Niobe", który wyładował w Gdyni 17. IV. 36 r. i 186 skrzyń z S/S „Caledonia", który wyładował dnia 18 IV. 36 r. Partje ze statku S/S „Canadia", jako najświeższe znacznie górowały nad pozostałym towarem i zostały zakupione po zł. 1.18 — 1.20 za kg. Resztę towaru sprzedano po 1.05 — 1.08 zł.

Aukcje owocowe Sp. z o. o.

urządziły w pierwszej dekadzie maja tylko jeden przetarg, wystawiając 750 skrzyń pomarańcz palestyńskich ze statku „Vikingland" i 600 skrzyń cytryn syryjskich z S/S „Ugo-Bassy". Pomarańcze palestyńskie marki „Pardes" i „Ophier" nie znalazły nabywców i zostały całkowicie z przetargu wycofane. Również cytryny syryjskie marki — „Nahum Freres" zostały również całkowicie wycofane z powodu braku nabywców.

Jest to pierwszy wypadek w historji gdyńskich firm aukcyjnych wycofania dosłownie wszystkich wystawionych do przetargu partyj.

Na następnej aukcji tej firmy odbył się przetarg 300 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" i „Esmeralda" załadowcy Jan de Vitte, przywiezionych do Gdyni statkiem „Canadia", 200 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardes" i „Ophier" ze statku „Vikingland" i 300 skrzyń cytryn syryjskich marki „Nahum Freres" ze statku „Ugo-Bassy". Pomarańcze hiszpańskie zostały sprzedane w cenie od zł. 1.17 — 1.20 nadto sprzedano 1 partję pomarańcz palestyńskich po zł. 1.00 za kg., resztę towaru wycofano.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE.

W dn. 12—14. V. gdyńskie firmy importowe notowały na niżej podane towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynu gdyńskiego:

Kawa surowa w workach po 60 kg.

brazylijska Victoria 6 — zł 3,65—3,70 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,55—3,65 za 1 kg
brazylijska Rio 5 — zł 3,70—3,80 za 1 kg
brazylijska Rio 7 —
brazylijska Santos Extra Prim — zł 4,45—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos Fancy — zł 4.50—4.90 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4.05—4.35 za 1 kg
niebieska Tanganjika afrk. — zł 5.05—5.60 za 1 kg
niebieska Maragogype duże ziarna — zł 5,90—6,60 za 1 kg

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,80—13,10 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia — zł 15,50—16,50 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa — zł 13,80—15,30 za 1 kg
Kwiat herbaciany zależnie od gat. — zł 24,00—26.00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku holenderskie Van Houten zł 5,00—5,25 za 1 kg
kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,30—2,60 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,30—3,40 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,65—1,80 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong" — zł 5,20—5,30 za 1 kg
pieprz biały „Muntok" — zł 6,20—6,30 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment) —
cynamon Cassia lignea — zł 8,20—8,40 za 1 kg
cynamon Cassia Vera Prima — zl 9,20—9,40 za 1 kg
cynamon ceyloński „Canhel" zależnie od gat. — zł 8,60—9,20 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg — zł 6,40—6,60 za 1 kg

gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6,40—6,60 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opak. zł 10,50—12,50 za 1 kg
kardamon — zł 32,00—34,00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opak. — zł 47,50—52,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opak. — zł 55,00—58,00 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:
koryntki zależnie od gat. — zł 1.25—1.35 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie:
w workach — zł 1.80—1,90 za 1 kg
w skrzynkach — zł 1,90—1,95 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gat. zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrz. zależnie od gat. zł 1.95—2.10 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrz. po 12,5 kg — zł 2,25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gat. — zł 1,60—1,70 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrz. po 12,5 kg — zł 5,80 za 1 kg
morele egzotyczne (Szeptały) w workach zł 2,70 za 1 kg
morele egzotyczne (Szeptały) w skrz. po 12,5 kg — zł 2,80 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1.10—1.20 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrz. po 10 kg zależnie od gat. — zł 3,50—3,60 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrz. po 5 kg zależnie od gat. — zł 3,60—3,70 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek zł 1.00—1,15 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1.30—1,40 za 1 kg
śliwki suszone w skrz. po 12,5 wzgl. 25 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,05—1,20 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1.40—1.70 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie zwykłe — zł 6.25—6.35 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6.40—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6.80—7.00 za 1 kg
orzechy chińskie łuszczone „Arachid" — zł 3.40—3,45 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 2.90—3,00 za 1 kg
jądra orzechowe hiszp. w work. po 100 kg zł 5,10—5,20 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie kalifornijskie przebierane — 3,20—3,40 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie łamane — zł 2,75—2,85 za 1 kg

Oliwa jadalna:
oryg. nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryg. nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryg. nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3,60 za 1 kg
oryg. hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3,05—3,20 za 1 kg
oryg. hiszpańska w blaszankach po 10 kg — 2.95—3,05 za 1 kg

Konserwy rybne:
sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 ryb — zł 0,48—0,50 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 1/10 ilustr. 2—3 ryb zł 0,47—0,48 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — 0,88—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustr. — 0.87—0,88 za 1 puszkę
sardele holenderskie brabanckie w becz. po 50 kg zł 100 00—105.00 za beczkę
sardele holenderskie brabanckie w puszkach. skrz. po 5 kg — zł 14,00—17,00 za skrz.

Owoce świeże:
banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za 1 kg
banany jamajskie gat. II — zł 2.00 za 1 kg
banany jamajskie gat. III — zł 1.60 za 1 kg

Kronika zagraniczna

SYTUACJA NA RYNKU KAWY.

Brazylja. Eksport do Stanów Zjednoczonych wynosił 7.234.000 worków (5.788.000 worków) w 9 miesiącach 1934/35, t. zn. powiększenie się eksportu w tym roku o 1.446.000 worków, czyli o 25%. Do Europy wywieziono 4.700.000 worków (3.552.000 worków) t. zn. 1.148.000 worków, albo 32.3% więcej. Eksport w marcu wynosił 1.229.568 worków, z tego wywieziono:

Santos	763.664
Rio de Janeiro	248.378
Victoria	124.754

Columbia. Całkowity eksport tegoroczny kawy od 1 lipca do 1 marca wynosił 2.339.950 worków, z czego 1.895.980 worków wywieziono do Stanów Zjednoczonych, a 573.429 worków do Europy. Natomiast w tym samym czasie zeszłego roku wywieziono 1.854.101 worków, z tego do Stanów Zjednoczonych 1.538.117 worków, a do Europy 276.838 worków. Wzrost tegoroczny wywozu do Europy wywołany został przez zdwojenie się wywozu do Niemiec.

Ameryka Środkowa: COSTA RICA. Od 1 października do 15 lutego eksport wynosił 160.081 worków (183.184 worków w tym samym czasie w roku 1935), z tego 107.023 worków było kawy niełuszczonej a 53.058 worków kawy łuszczonej.

Nicaragua. Obecny zbiór jest przypuszczalnie o 50% mniejszy. W lutym płacono f. o. b. Corinto za 1 quintal (1 quintal równy 46 kg)

washed Managua	9.25
Matagalpa	9.50
unwashed Managua	7.—
Matagalpa	8,25

Guatemala. Eksport w styczniu 1936 wynosił 236.151 quintals (1 quintal równy 46 kg), który uważa się jako największy ze wszystkich poprzednich miesięcy. Około 60% kawy eksportuje się do Stanów Zjednoczonych. Cały eksport zbioru 1935/36 określa się ilością 900.000 quintals.

Notowania w Nowym Yorku:

	kwiecień 22	kwiecień 1
Santos 4 Cost & Freight	8,15—8,40	8,30—8,50
Rio 7	5,80	5,80
Victoria 7/8	5,55	—
Java washed	$7^{1}/$[illegible]—7¼	7¼—7³/₈
COLUMBIA		
Bogota	10—10¼	10¼
Manizales	10¼—10½	10½
Medellin	11—11¼	11
AMERYKA ŚRODKOWA		
Guatemala good washed	9—9¼	9—9¼
San Salvador washed firsts	9¾	10
San Salvador washed seconds	9—9¼	9¼
MEXICO		
Cordoba washed	9½	9¾
Tapachula	8¼—9¼	8¼—9½
Coatapec	11	11

Aleksander Wiatrak.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK V | GDYNIA 25 maja 1936 r. | NR. 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Ułatwienia obrotu dewizami na terenie portu gdyńskiego.

Od chwili wprowadzenia reglamentacji dewiz na terenie Polski zabiegi Izby naszej i sfer gospodarczych na terenie portu gdyńskiego, zrzeszonych w Radzie Interesantów Portu, zmierzały ku temu, aby spowodować stworzenie takich warunków reglamentacji dewizowej w odniesieniu do tranzakcyj walutami zagranicznemi, związanych z obrotami portowemi, które w jaknajmniejszym stopniu mogłyby krępować swobodę tych obrotów. Obecnie wydana została przez Komisję Dewizową instrukcja, regulująca w sposób dla sfer portowych pożądany, obroty dewizami na terenie portu.

Ze względu na wagę tej instrukcji uważamy za wskazane przytoczyć ją w całości.

§ 1.

Niżej wymienionym przedsiębiorstwom, zarejestrowanym w Gdyni, udziela Komisja Dewizowa generalnego zezwolenia na dokonywanie przewidzianych w niniejszym okólniku czynności w zakresie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi.

§ 2.

Wymienione poniżej przedsiębiorstwa, uprawnione przez Komisję Dewizową, należą do następujących kategoryj:

a) przedsiębiorstwa żeglugowe,
b) przedsiębiorstwa maklerstwa okrętowego oraz ajencje okrętowe,
c) przedsiębiorstwa ekspedycji portowej,
d) przedstawicielstwa koncernów węglowych oraz
e) przedsiębiorstwa, których działalność związana jest z obrotami portowemi i transportem morskim.

§ 3.

Przedsiębiorstwa, uprawnione przez Komisję Dewizową, otrzymują generalne zezwolenie na: 1) zużytkowanie posiadanych zagranicznych środków płatniczych na cele przewidziane w § 4 oraz 2) nabywanie zagranicznych środków płatniczych, zgodnie z §§ 6 i 7 niniejszego okólnika.

§ 4.

Zużytkowanie zagranicznych środków płatniczych dozwolone jest jedynie na cele regulowania kosztów zagranicznych, związanych z transportem morskim oraz z techniką obrotu portowego, a mianowicie:

a) kosztów transportu towarów, frachtów morskich i rzecznych, kosztów postojowego, kosztów przeładunku towarów, kosztów ekspedytorskich, kosztów składowania, opłat portowych (towarowych) i kolejowych, prowizyj spedytorów zagranicznych, kosztów uszkodzeń statków, wagonów i towarów:
b) ogólnych wydatków żeglugowych, przystaniowego, kosztów przeładunku towarów (płaconych przez statki), opłat pilotowych, opłat kanałowych, opłat portowych (statkowych), opłat za holowanie, opłat za frachtowanie statków cudzoziemskich, kurtaży frachtowych, ekspertyz okrętowych:

c) ogólnych wydatków przedsiębiorstw żeglugowych, kosztów napraw statków w portach zagranicznych, zasilanie kas okrętowych na czas podróży statku, wypłat kapitanom i członkom załóg na niezbędne ich wydatki w czasie pobytu w portach — do wysokości 50% ich miesięcznych poborów, o ile podróż rozpoczyna się w porcie polskim;

d) ogólnych wydatków statków pasażerskich, opłacania wiz zagranicznych oraz innych opłat publiczno - prawnych za pasażerów i emigrantów; deponowania kaucyj i składania gwarancyj za pasażerów i emigrantów;

e) kosztów celnych i przekazowych oraz podobnych opłat;

f) stawek ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych, transportowych, premij za ubezpieczenie kredytów eksportowych w walutach obcych, ubezpieczeń od ryzyka ekspedycyjnego, premij ubezpieczeniowych za casco, hawarje i odpowiedzialność cywilną, premij ogniowych;

g) niezbędnych kosztów technicznego zaopatrywania okrętów, kosztów aprowizacji, bunkru (węgiel, ropa, woda), kosztów gratyfikacyj bunkrowych i innych;

h) pensyj i płac zatrudnionych zagranicą pracowników i załóg statkowych;

i) wydatków zagranicznych filij i towarzystw siostrzanych;

j) deponowania kaucyj i składania gwarancyj w sprawach spornych;

k) prowizyj i wydatków zagranicznych przedstawicieli i pośredników oraz kosztów akwizycji i reklamy;

l) kosztów ściągania i wywindykowania należności, w szczególności kosztów adwokackich, procesowych, arbitrażowych oraz kosztów bankowych;

m) upustów cen i bonifikat;

n) kosztów podróży handlowych;

o) opłat konsularnych i innych opłat publiczno-prawnych;

p) kosztów, związanych z rozliczeniami hawaryj i hawaryj wspólnych.

§ 5.

Generalne zezwolenie na zużytkowanie zagranicznych środków płatniczych uprawnia przedsiębiorstwo do:

a) posiadania w bankach dewizowych w Gdyni specjalnych rachunków walutowych i złotowych, których salda pozostają do wolnego rozporządzenia właściciela konta dla swobodnego wywozu lub wysłania zagranicę środków płatniczych zarówno krajowych, jak i zagranicznych (t. zw. rachunek specjalny za zezwoleniem Komisji Dewizowej). Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe uprawnione są ponadto do posiadania powyższych rachunków w bankach dewizowych w innych miejscowościach kraju. Na rachunki te mogą być przyjmowane przez banki dewizowe następujące wpłaty:
   1. wpływy środków płatniczych z zagranicy,
   2. wpłaty w kraju, dokonane na podstawie zezwoleń dewizowych,
   3. zagraniczne środki płatnicze, nabyte przez właściciela konta w ramach kontyngentów, przewidzianych w § 7.

b) otrzymywania od banków dewizowych w Gdyni — a jeżeli chodzi o polskie linje żeglugowe w innych miejscowościach kraju — czeków opatrzonych adnotacją, uprawniającą właściciela konta do bezpośredniego wywozu lub wysłania danego czeku zagranicę oraz do przesyłania lub przekazywania otrzymywanych zagraniczn. środków płatniczych zagranicę, bez każdorazowego specjalnego zezwolenia, lecz w ramach generalnego zezwolenia;

c) prowadzenia wolnych rachunków dla zagranicznych dłużników-wierzycieli, celem rozliczenia na tych rachunkach należności wobec zagranicy;

d) wypłat w kraju w złotych i zagranicznych środkach płatniczych cudzoziemcom na rachunek zagranicznego kontrahenta dla wyrównania jego należności lub zaliczek na poczet jego należności;

e) zamiany walut zagranicznych na walutę innych krajów lub złote i do wysyłania zagranicę walut, uzyskanych z zamiany.

§ 6.

Nabycie zagranicznych środków płatniczych na podstawie generalnego zezwolenia może mieć miejsce jedynie celem zużytkowania tych środków w sposób przewidziany w § 4.

§ 7.

Przed otrzymaniem generalnego zezwolenia na nabywanie zagranicznych środków płatniczych, zgodnie z punktem 2 § 3, zainteresowane przedsiębiorstwo obowiązane jest złożyć Komisji Dewizowej za pośrednictwem Oddziału Banku Polskiego w Gdyni wykaz posiadanych pieniędzy oraz należności zagranicznych, jak również przewidywanych wpływów i wydatków w walutach zagranicznych w okresie najbliższego miesiąca. Opierając się na tych danych, Komisja może określić maksymalną kwotę zagranicznych środków płatniczych, które mogą być nabyte w ciągu miesiąca.

§ 8.

O ile przy udzielaniu generalnego zezwolenia nie zarządzono inaczej, uprawnione przedsiębiorstwa mogą dysponować zagranicznemi środkami płatniczemi w ten sposób, że część tych środków, przyznanych w myśl § 7,

nieprzekraczająca 25% maksymalnej kwoty miesięcznej a niewykorzystana w danym miesiącu, może być zużytkowana w ciągu następnego miesiąca.

§ 9.

Generalne zezwolenie może być w każdej chwili odwołane bez podania powodów.

§ 10.

Na pokrycie zleceń klientów, związanych z obrotem portowym w tranzycie i reeksporcie, Oddział Banku Polskiego w Gdyni wydawać będzie bezpośrednio przedsiębiorstwom niżej wymienionym zezwolenia, uprawniające do nabywania zagranicznych środków płatniczych oraz do ich zużytkowania w sposób, przewidziany w § 5.

Zezwolenia takie wydawane będą na podstawie faktury, dokumentu przewozowego oraz kwitu celnego. W razie braku któregokolwiek z tych dokumentów, przedsiębiorstwo złoży pisemne zobowiązanie, że brakujący dokument przedstawiony będzie w ciągu trzech miesięcy.

Dokumenty oryginalne mogą być, przy staraniu o przydział zagranicznych środków płatniczych, zastąpione kopjami lub wyciągami konosamentów. Zgodność kopji względnie wyciągu z dowodem oryginalnym winien stwierdzić Oddział Banku Polskiego w Gdyni, odnotowując na oryginale dokonanie przydziału zagranicznych środków płatniczych.

Dla udowodnienia zużycia zagranicznych środków płatniczych, zezwala się na przyjmowanie cedowanych dowodów, jak konosamentów, deklaracyj celnych, kwitów celnych i t. p., w wypadkach, gdy odbiorca i importer nie jest tą samą osobą.

Przy towarach tranzytowych zezwala się na przyjmowanie zamiast kwitów celnych specjalnych zaświadczeń Urzędu Celnego, Administracji Portu lub Izby Przemysłowo-Handlowej, stwierdzających, że towar został sprowadzony do wolnej strefy, bądź też do składów celnych tranzytowych.

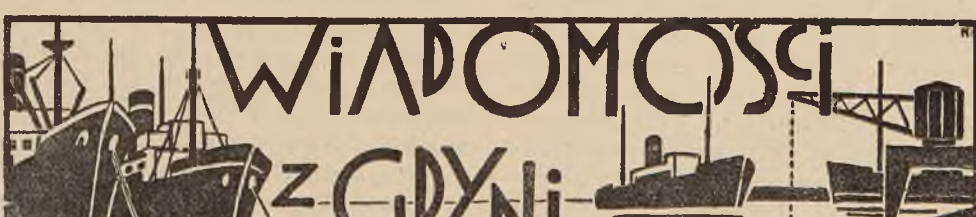
§ 11.

1) Przedsiębiorstwa, posiadające generalne zezwolenie Komisji Dewizowej, obowiązane są nadsyłać do Oddziału Banku Polskiego w Gdyni w dniu 10 każdego miesiąca zestawienie czynności, dokonanych w ubiegłym miesiącu a wchodzących w zakres obrotu pieniężnego z zagranicą oraz obrotu zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi.

Zestawienie — zgodne z księgami przedsiębiorstwa — musi być prowadzone w złotych polskich, jednakże w treści każdej pozycji należy podawać odnośną kwotę w walucie obcej. Zestawienie obejmować ma: wyszczególnienie otrzymanych lub nabytych zagranicznych środków płatniczych, sposób ich zużytkowania oraz wyszczególnienie posiadanych nadwyżek w zagranicznych środkach płatniczych. Nadwyżki te winny przedsiębiorstwa postawić do dyspozycji Oddziału Banku Polskiego w Gdyni lub miejscowych banków dewizowych.

2) Oddziałowi Banku Polskiego w Gdyni przysługuje prawo rewidowania ksiąg uprawnionych przedsiębiorstw.

§ 12 wylicza przedsiębiorstwa, którym Komisja Dewizowa udzieliła generalnego zezwolenia dewizowego, w ramach wyżej przewidzianych.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 15 maja br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora, posiedzenie Prezydjum Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni.

Główna część obrad Prezydjum poświęcona została omówieniu sytuacji, jaka się wytworzyła w okręgu Izby na tle wprowadzonej reglamentacji dewizowej, oraz kontroli obrotów handlu zagranicznego. W szczególności omówione zostały warunki obrotu towarowego z W. M. Gdańskiem przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, położonych w okręgu Izby.

Prezydjum Izby rozważyło również sprawę, dotyczącą roli, jaką miałyby odegrać samorząd gospodarczy i związki branżowe w zakresie wykonywania funkcyj, związanych z reglamentacją obrotu handlu zagranicznego. Prezydjum wypowiedziało się za celowością wykorzystania tych organizacyj przez czynniki miarodajne, przez zlecenie im wykonywania całości funkcyj kontrolnych.

Prezydjum poleciło Dyrektorowi Izby, Dr. Kulikowskiemu, stałe informowanie członków Prezydjum o przebiegu prac w kierunku realizacji wyżej wspomnianych postulatów.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 15 maja br. odbyło się pod przewodnictwem p. Radcy Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. W posiedzeniu tem wzięli udział Wiceprezesi Izby pp. Dr Konrad Kasperowicz oraz Inż. Alfred Dziedziul, oraz radcowie J. Mazur i B. Nowacki, Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski, wicedyrektor J. Kawczyński, korespondenci Izby Dr T. Bierowski, Dr B. Kasprowicz i J. Michalewski, wreszcie przedstawiciele przemysłu portowego, pp. Dyr Jakubowicz i Hordyński.

Komisja przeprowadziła końcowe obrady nad projektem przepisów, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę kontrolerów wagi i ilości towarów. Po dokonaniu kilku, wyłonionych w czasie dyskusji, poprawek redakcyjnych, projekt ten ma być ostatecznie uchwalony na następnem posiedzeniu Komisji.

Przy rozważaniu sprawy opinjowania podań o udzielenie koncesyj celnych firmom ekspedycyjnym na terenie portu, Komisja doszła do wniosku, że ilość już udzielonych tego rodzaju koncesyj zadawala całkowicie potrzeby portu.

WYBÓR RADCY IZBY P. JULJANA RUMMLA PREZESEM HONOROWYM SEKCJI MORSKIEJ STOWARZYSZENIA POLSKICH DZIENNIKARZY I PUBLICYSTÓW GOSPODARCZYCH.

Sekcja Morska Stowarzyszenia Polskich Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych w Gdyni nadała w dniu 15. bm. p. Juljanowi Rummlowi godność honorowego prezesa sekcji w uznaniu jego zasług na polu pracy publicystycznej w dziedzinie propagandy polskich zagadnień morskich. Podczas zebrania, które poprzedziło nadanie honorowej prezesury p. Juljanowi Rummlowi, wygłosił on bardzo interesujący odczyt o zadaniach publicystów morskich w Polsce, przedstawiając kształtowanie się zagadnień morskich od chwili powstania państwa polskiego i rolę publicysty polskiego w kształtowaniu opinji publicznej Polski na te zagadnienia.

Następnie prezes Sekcji p. Dr B. Kasprowicz scharakteryzował działalność p. J. Rummla, jako pioniera polskiej myśli morskiej i gorliwego propagatora konieczności budowy własnego portu w Gdyni. Po omówieniu następnie działalności p. J. Rummla jako założyciela i organizatora pierwszego przedsiębiorstwa okrętowego „Żegluga Polska", Dr Kasprowicz prosił go o przyjęcie godności honorowego prezesa Sekcji Morskiej Stowarzyszenia Polskich Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych. Artystycznie wykonany dyplom nadający tę godność p. J. Rummlowi został odczytany i doręczony mu przez sekretarza Sekcji red. T. Nowackiego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W KWIETNIU.

Całkowite przewozy polskiej floty handlowej w kwietniu, bez uwzględnienia linji palestyńskiej towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż. wyniosły 87.581 t. towarów, oraz 1.686 loads i 474,7 standardów drzewa, wobec 70.607,5 t. towarów, przewiezionych w kwietniu 1935 roku i 58.265 ton, przewiezionych w kwietniu 1934 roku. Wzrost ilościowy względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku wynosi przeszło 30%. W miesiącu marcu ten wzrost względem poprzedniego roku wynosił 29%, tempo więc wzrostu przewozów pozostaje nieosłabione.

Na eksport przypadło 65.947 ton i wymienione ilości drzewa (IV. 1935: 54.898,5 ton), na import 20.768 t. (IV. 1935: 9.204 t.), na przewozy międzyportowe i tranzytowe 866 ton (IV. 1935: 6.505 ton). Zmniejszyły się więc przewozy międzyportowe, gdyż odpadły zeszłoroczne przewozy węgla między obcemi portami, import wzrósł znacznie silniej niż eksport, dzięki czemu wykorzystanie tonażu stało się większe.

Przewozy Żeglugi Polskiej wzrosły z 27.122 t. w kwietniu 1935 r. na 44.113 ton towarów, 1.686 loads i 474,7 standardów drzewa w kwietniu br. Statki linjowe przedsiębiorstwa przewiozły 20.551 t. towarów (IV. 1935: 13.340 t.) w tem w eksporcie 11.898 t. (IV. 1935: 6.316 t.) w imporcie 7.787 t. (IV. 1935: 6.332 t.), w tranzycie 866 t. (IV. 1935: 672 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej, łącznie ze statkiem „Wisła", który był statkiem towarowym uruchomionej wspólnie z towarzystwem Gdynia — Ameryka L. Ż. linji południowo - amerykańskiej, przewiozły 23.562 t. i wyszczególnione partje drzewa, wobec 13.782 t. towarów przewiezionych przez trampy w kwietniu ub. roku. Z tego przypadło na wywóz 15.765 ton towarów i całe drzewo (IV. 1935: 7.949 t.), na przywóz 7.797 t. (IV. 1935: nic): przewozów między portami zagranicy nie było wcale.

Na działalność wywozową trampów złożyły się: eksport zboża 6.198 t., węgla 4.930 t., koksu 2.200 t., kartofli 72 t., grochu 31 t. i pakuł 10 t., oraz 1.686 loads podkładów kolejowych i 111 std. tarcicy i prócz tego na s/s „Wisła": żelaza 1.795 t., rur 223 t. cynku 131 t., dykty 90 t., chemikalij 83 ton, oraz drzewa tartego 364 std.

W imporcie trampy przewiozły 7.200 t. tomasyny, 357 t. bawełny, 239 t. kukurydzy.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego zwiększyły swe przewozy z 6.599 t. i 61 koni w kwietniu ub. roku na 10.080 t. i 47 koni, w tem 103 tony przypadło nowej linji pasażerskiej towarzystwa Gdynia—Londyn—Havre. Na statkach Polbritu import wzrósł więcej niż import. Wywieziono 6.293 t. (IV. 1935: 4.566 t.). przywieziono 3.787 t. (IV. 1935:

2.035 t.) Na Gdynię skierowało się 8.118 t. towarów (IV. 1935: 4.705 t.), w tem w eksporcie 4.680 t. i konie (IV. 1935: 3.180 i konie), w imporcie 3.438 t. (IV. 1935: 1.525 t.), na Gdańsk 1.972 t. (IV. 1935: 1.894 t.), w tem w eksporcie 1.623 t. (IV. 1935: 1.386 t.) i w imporcie 349 t. (IV. 1935: 308 t.) Obrót towarowy przez Gdańsk pozostaje w stanie stacjonarnym, obrót przez Gdynię silnie wzrasta.

Co do kierunków portów zagranicznych, to na Londyn skierowało się 2.963 t. towarów eksportowych (2.263 t. z Gdyni i 710 t. z Gdańska), oraz 2.119 t. importu) 1.965 t. do Gdyni i 154 t. do Gdańska), na Hull 3.315 t. towarów eksportowych (2.402 t. z Gdyni i 963 t. z Gdańska), oraz 1.580 t. importowych) 1.385 t. do Gdyni i 195 t. do Gdańska).

Z Havre przywieziono 15 t. i wywieziono 88 t. towarów. Nowa ta linja, która rozpoczęła w tym miesiącu zawijanie zamiast do Dover, do Londynu, służy głównie przewozowi emigrantów.

Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A. przewiozła 801 pasażerów i 3.164 t. towarów (IV. 1935: 358 pas. i 1.279 t. towarów), jednakże porównanie w tym wypadku kryje całkiem różne przewozy: w kwietniu ub. roku był jeden przyjazd i jeden odjazd na linji północno - amerykańskiej, w kwietniu r. b. m/s „Piłsudski“ wykonał wycieczkę z Nowego Yorku na Antylę i nie był w tym miesiącu w Gdyni. natomiast na nowej linji południowo-amerykańskiej s/s „Pułaski“ miał w Gdyni jeden przyjazd i jeden odjazd. Na wejściu było 66 pasażerów i 1.397 t. ładunku, na wyjściu 745 pasażerów i 1.767 t. towarów. Z końcem miesiąca została uruchomiona w Trieście nowa jednostka towarzystwa — m/s „Batory“, który udał się z wycieczką w swą dziewiczą podróż do Gdyni.

Statki Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarobu) przewiozły 30.224 t. węgla, na co złożył się wyłącznie węgiel eksportowy i koks, wywożone tylko z Gdyni, wobec 35.529.5 t. wywiezionych w kwietniu ub. roku. Na zmniejszenie się wywozu złożyły się dwie przyczyny: dokowanie dwu statków. wskutek czego statki wykonały podróży 11 wobec trzynastu podróży w IV. 1935, po drugie statki obecnie więcej niż przedtem ładują koksu, co zmniejsza przewiezione ilości wagowe i szybkość obrotu tonażu. Z wywiezionego węgla i koksu 21.207.5 ton poszło do portów szwedzkich, 5.854 t. do Norwegji i 3.162,5 t. do Belgji. Z dokonanych 11 podróży 8 było do Szwecji, 2 do Norwegji i jedna do Belgji.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU BR.

W miesiącu kwietniu urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 10.610 min. 30 z zużyciem prądu 71.710 kW/h i przeładowano 154.540 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bież. roku 100.0%, w ubiegłym roku 127,0%.

POŚWIĘCENIE BANDERY NA M/S „BATORY“.

Dnia 17 b. m. odbyła się uroczystość poświęcenia bandery na nowym transatlantyku polskim m/s „Batory“.

Na uroczystość przybył z Warszawy Pan Wicepremjer Inż. Eugenjusz Kwiatkowski w towarzystwie PP. Podsekretarzy Stanu: Grodyńskiego, Doleżala i Świtalskiego. Poza przedstawicielami Rządu przybyli również ze stolicy: Poseł Król. Węgiersk. w Warszawie P. de Hory, przedstawiciele Ministerstw oraz organizacyj społecznych.

Uroczystość rozpoczęta została nabożeństwem, które odprawił na pokładzie statku Ks. Kanonik Turzyński. Po nabożeństwie Biskup morski Ks. Dr Okoniewski wygłosił kazanie i dokonał uroczystego poświęcenia bandery statku.

Skolei przemówił Pan Wicepremjer Kwiatkowski, podkreślając ogrom wysiłków całego społeczeństwa polskiego w dziedzinie morskiej. Do wyników pracy w tej dziedzinie zaliczył Pan Wicepremjer powstanie portu gdyńskiego, będącego jednym z pierwszych portów Europy, i uruchomienie polskiej floty handlowej, która pozyskała w „Batorym“ nową wspaniałą jednostkę.

Po tem przemówieniu Kapitan statku Borkowski podniósł banderę przy dźwiękach hymnu narodowego, odegranego przez orkiestrę Marynarki Wojennej. Następnie odegrane zostały hymny: włoski, duński, kanadyjski oraz Stanów Zjednoczonych.

W dalszym ciągu uroczystości Minister pełn. de Hory wręczył kapitanowi statku upominek od Premjera węgierskiego Gömbösa, poczem wygłosił przemówienie, dające wyraz przyjaźni, łączącej narody węgierski i polski. Po przemówieniu P. de Hory odegrany został hymn węgierski oraz podniesiona na maszt statku flaga węgierska; wreszcie Prezes Zarządu Linji Gdynia—Ameryka sen. Szujski podziękował wszystkim tym, których trudom zawdzięczać należy budowę i uruchomienie tak pięknego statku, jak m/s „Batory“. Kończąc przemówienie mówca zwrócił się do Kapitana Borkowskiego, polecając statek jego opiece i doświadczeniu.

Kpt. Borkowski w imieniu własnem i załogi w krótkich słowach przyrzekł pracować tak, aby „Batory“ nie przyniósł wstydu i nie zawiódł pokładanych w nim nadziei.

Dnia 18. bm. m/s „Batory“ wyruszył w swą pierwszą podróż do New-Yorku.

Jako reprezentant Rządu odpłynął na m/s „Batorym“ P. Podsekretarz Stanu w Min. Przemysłu i Handlu, Dr Franciszek Doleżal.

NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Comp. Generale Transatlantique „French Line“, zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję okrętową, utrzymującą regularne połączenia między następującemi portami: Gdynia — Leningrad — Kopenhaga — Southampton i le Havre.

Na linji tej kursować będzie francuski statek „Charles Roux“ w odstępach 14-dniowych, począwszy od dnia 10 lipca br.

BUDOWA NOWYCH ZBIORNIKÓW NA OLEJE MINERALNE W PORCIE GDYŃSKIM.

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin“, Oddział w Gdyni, przystąpi w roku bieżącym do wybudowania w porcie gdyńskim dalszych dwóch zbiorników o pojemności ca 3.000 t. każdy. W ten sposób w roku następnym baza przeładunkowa dla olejów mineralnych w porcie zwiększy się do ca 10 tys. t., dotychczas bowiem istnieją 3 małe zbiorniki o łącznej pojemności 2.000 t.

Wybudowanie nowych zbiorników zwiększy zdolność portu gdyńskiego w zakresie przeładunku olejów mineralnych. Baza ta służyć będzie zarówno dla przeładunku olejów krajowych, idących na eksport, jak też służyć będzie dla przeładunku olejów mineralnych pochodzenia zamorskiego, importowanych przez kraje na zapleczu portowem, jak Czechosłowacja, Austrja itp.

NOWY HOLOWNIK ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Dnia 18 bm. odbyła się w Gdyni skromna uroczystość poświęcenia morskiego holownika „Tytan“, nowozbudowanej jednostki holowniczo - ratowniczej Spółki Akcyjnej „Żegluga Polska“.

Morski holownik „Tytan“ został uruchomiony z końcem kwietnia br.

Holownik ten jest zaopatrzony w przyrządy przeciwpożarowe, dalej we wszelkie najnowsze urządzenia i mechanizmy do ratowania statków na pełnem morzu. oraz w specjalne wzmocnienia do łamania lodu.

KONSUL ARGENTYNY W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur panu J. P. Bernardou, jako konsulowi Argentyny na obszar miasta Gdyni z siedzibą w Gdyni.



SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ ZA MIESIĄC KWIECIEŃ ORAZ PIERWSZĄ POŁOWĘ MAJA 1936 R.

W kwietniu zafrachtowano na tutejszym rynku dość znaczne ilości ładunków drzewa oraz zboża. Podaż tonażu była dostateczna, ale począwszy od 1-go maja armatorzy żądali za ładunki drewna stawki minimalne, opracowane przez The Baltic & International Maritime Conference w Kopenhadze. Stawki te wynosiły dla najczęściej spotykanych ładunków do Londynu S. C. D. oraz Hull sh. 29/— za ładunki D. B. B., sh. 40/— za drewno twarde obrzynane oraz sh. 45/— za drewno twarde nieobrzynane.

Anglja.

Sezon eksportowy jest już w całej pełni, wskutek czego jest duże zaoferowanie ładunków. Zafrachtowano cały szereg niemieckich oraz skandynawskich statków o wielkości 500/600 stds. D. B. B. do Londynu S. C. D. oraz do Hull po sh. 29/— za std. D. B. B. Należy wspomnieć również o zafrachtowaniu 2 statków niemieckich do Westhartlepool po sh. 29/— (wyładunek przy pomocy kranów). oraz 500 stds. do Tyne.

Belgja.

Podaż ładunków do Antwerpji w kwietniu była dostatecznie duża, aby obok statków linjowych dać zatrudnienie całemu szeregowi trampów. Zboże ciężkie luzem frachtowano po sh. 3/— w złocie za 1.000 kg. W maju podaż ładunków znacznie zmalała. wskutek czego można było zafrachtować jedynie nieliczne outsidery.

Holandja.

Eksport do Holandji wzmógł się nieco. w związku z czem zafrachtowano kilka statków trampowych pod ładunki mieszane zboża i drewna. Za zboże ciężkie luzem płacono do Rotterdamu Hfl. 2,— za 1.000 kg., zaś za D. B. B. Hfl. 12,— za std. W drugiej połowie

kwietnia oraz w pierwszej połowie maja statki linjowe wystarczyły całkowicie.

Danja.

We frachtowaniu drobnego tonażu pod ładunki zboża i makuchów luzem panowało b. znaczne ożywienie. Za zboże ciężkie luzem płacono RMk. 4,— do jednego duńskiego portu położonego niebardziej na północ od Aarhus, zaś za makuchy płacono RMk. 4,75 przy tej samej podstawie.

Finlandja.

Poza drobnicą, wysyłaną na statkach linjowych warto nadmienić fakt ulokowania kilku statków trampowych wielkości 1.200 ton. które zabrały ładunki cukru z Gdyni/Gdańska po sh. 3/3 do południowych portów fińskich.

Węgiel.

Eksport węgla utrzymywał się na niskim poziomie co w znacznym stopniu było spowodowane utrzymaniem sankcyj w stosunku do Włoch i w związku z niemożnością wznowienia dostaw. Polski przemysł węglowy starając się wypełnić tę lukę uczynił wiele wysiłków. aby ulokować polski węgiel na rynku południowo - afrykańskim w zwiększonych ilościach. Zafrachtowano w tym kierunku w okresie sprawozdawczym kilka statków o wielkości 6/8000 ton, przyczem średnia stawka frachtowa wynosiła sh. 10/6. Pozatem zafrachtowano kilkanaście tysięcy ton do Malty po sh. 8/— do 9/—. Stawki orjentacyjne płacone w okresie sprawozdawczym były następujące:

Francuskie porty śródziemnomorskie	2500 t po sh	10/6
Francuskie porty śródziemnomorskie	1500 t po sh	11/6
Bordeaux	2700 t po Frs. Fr. 27.—	
Rouen	2700 t po Frs. Fr. 22.—	
Le Havre	2700 t po Frs. Fr. 21,—	
Holandja	3000 t po sh	4/6
Belgja	3000 t po sh	3/9
Oslo	2700 t po sh	4/6
Göteborg	2700 t po sh	4/—
Stockholm	2700 t po sh	3/10½-4/-
Gefle	2700 t po sh	4/—
Helsingfors	3000 t po sh	3/9
Koivisto	3500 t po sh	3/6

(1500 ton wyładunku dziennie)

Należy jeszcze wspomnieć o zafrachtowaniu ca 5000 ton szyn do portów południowo - amerykańskich na statki linjowe do załadunku w dwóch partjach po sh. 17/—.

PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGI A BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W NORWEGJI.

W chwili obecnej budownictwo okrętowe w szeregu krajów wraca powoli do normalnego zatrudnienia. Największe ożywienie panuje w Szwecji, na drugiem miejscu stoją Niemcy, na trzeciem Anglja, a chociaż będąc na trzeciem miejscu zużywa już tyle stali, że nie jest w stanie wypełniać kontraktów na eksport koksu, co się silnie odczuwa na rynku międzynarodowym. Norwegja, która więcej od innych państw zmodernizowała swą flotę, jest poważnym klientem dzisiejszego budownictwa okrętów. Zachodzi pytanie — dlaczego ten sam kraj nie rozwinie u siebie jak Danja i Szwecja, których przemysł budowy wielkich okrętów jest również młody, przemysłu budowy okrętów, mając tak stałe i znaczne w tym zakresie własne potrzeby.

Wprawdzie w ostatnich latach uczyniono w Norwegji wiele dla rozwoju własnego przemysłu okrętowego, zbudowano szereg bardzo udanych mniejszych statków i wreszcie rozwiązano pozytywnie sprawę budowy w Trondheim toru wodnego dla modeli (tanku modelowego) projektowanych okrętów. Norwegowie. jako najlepsi żeglarze, są znakomitymi projektodawcami okrętów i tank doświadczalny jest im potrzebny dla opracowania zamówień na okręty dla obcych stoczni, to też budowa własnego tanku doświadczalnego nie jest bynamniej zapowiedzią rozwoju własnego budownictwa okrętowego na większą skalę: przeciwnie na takie budownictwo wcale jeszcze się nie zanosi.

Główną przeszkodą dla rozwoju stoczni w wielkim stylu w krainie fjordów są zbyt wysokie koszty robocizny i fiskalna polityka państwa, która nie oszczędza ani istniejącego już przemysłu budowy mniejszych statków, ani samych przedsiębiorstw żeglugi. W ten sposób zamawiający, już raz opodatkowany, byłby jeszcze raz obciążony podatkiem za budowę w kraju, w postaci wyższych kosztów wykonania statku w kraju.

Według norweskich obliczeń fachowych budowa 9.000 tonowca w roku 1934 w Norwegji miałaby kosztować 2 milj. koron, w Danji kosztowała 1,6 milj. koron, w roku 1935 — 2,4 milj. koron w Norwegji i 1,9 milj. koron w Danji, w chwili obecnej — 2,9 milj. koron w Norwegji i 2,2 milj. koron w Danji. Już różnica o 100 tys. koron włożona w kadłub statku jest w kalkulacji prowadzenia przedsiębiorstwa żeglugi kwotą poważną.

Istotnie kwota taka włożona w budowę nieruchomości oznacza tylko 6.000 koron dodatkowego wydatku rocznie na amortyzację, podczas gdy włożona w budowę okrętu wymaga spisania na deprecjację 15.000 koron rocznie. Z tych też względów najmniejsza nadwyżka kosztów budowy na stoczniach norweskich względem stoczni zagranicznych oznacza dla żeglugowców norweskich niemożliwość dania swoim stoczniom zamówienia.

Żeglugowcy norwescy są równocześnie tęgimi kupcami i pracując bez jakichkolwiek subwencyj użalają się jednakże na niewspółmiernie wysokie podatki z tytułu prowadzenia armatorstwa okrętowego. Tak znana fir-

ma Wilh. Wilhelmsena w latach 1920 — 1934 zapłaciła akcjonarjuszom 70 milj. koron, podatków państwu — 79 miljonów, pensyj i prowiantów załogom za 102 milj. koron, urzędnikom biurowym 10 milj. koron. Obecnie państwowy podatek podniesiony został jeszcze o 25% i żeglugowcy otwarcie mówią o nieprzychylnym do nich stosunku ze strony t. zw. świata pracy, mającego wpływ na państwo. Zrozumiałe jest, że żegluga norweska zbiera oferty zagraniczne i operując wysokiem własnem doświadczeniem buduje wielkie statki na obcych stoczniach pod drobiazgową własną kontrolą i zapewniając sobie jaknajkorzystniejszą cenę i jaknajlepsze wykonanie, a pozostawiając wykonywującej stoczni łamać sobie głowę nad obroną wpływów z budowy statku przed świadczeniami i podatkami.

Kupieckiem nastawieniem tłumaczy się również zwiększanie przez norweskich armatorów ich floty cysternowców. Nie mieli oni cysternowców w roku 1914 wcale, obecnie ich tonaż cysternowy już stanowi 18% światowego tonażu cysternowego. Ta tendencja tłumaczy się prosto: w handlu ropą i olejami niema jeszcze restrykcyj dewizowych, utrudnień handlowych, znacznych reperkusyj tendencyj autarkicznych, rozdrobnienia firm kupieckich itd., więc interes przewozów cysternowych gwarantuje stałość i pewność wpływów.

LINJA ITALO-SOMALA ZAMÓWIŁA CZTERY 18-WĘZŁOWE MOTOROWCE

W zastępstwie Societa Anonima di Navigatione Italo-Somala, towarzystwa, które utrzymywało również komunikację porty włoskie— porty bałtyckie, wydział ministerstwa kolonij w Rzymie zamówił na stoczniach w Genui i Trieście po dwa statki dla przewozu owoców, każdy po 4.000 ton pojemności i szybkości nie poniżej 18 węzłów. Cztery te statki mają być wykonane do lipca 1937 roku.

ZAGRANICZNE ZAMÓWIENIA OKRĘTÓW DLA FLOTY HANDLOWEJ Z. S. S. R.

Francuska stocznia Ateliers et Chantiers de la Loixe w Nantes otrzymała ostatnio zamówienie na budowę dwóch statków dla floty handlowej Z. S. S. R. Oba zamówione statki przeznaczone są do przewozów drzewa z północnych portów Rosji, co wymaga specjalnych umocnień kadłuba do nawigacji wśród lodów. Oba statki posiadać będą pojemność 3.400 ton i rozwijać szybkość 11,5 węzłów. Kilka tego samego typu statków dla Z. S. S. R. znajduje się w budowie na stoczniach angielskich i duńskich. Poza temi statkami dla rządu Związku Sowieckiego budowane są kilka większych jednostek statków handlowych na stoczniach japońskich. Zapłata za te statki nastąpi w drodze rozrachunku pomiędzy Rządem Z. S. S. R. a Japonją za odstąpiony tej ostatniej odcinek kolei wschodnio-chińskiej.

ZAŁOŻENIE TURECKIEGO BANKU ŻEGLUGOWEGO.

Ministerstwo gospodarki narodowej w Ankarze powołuje do życia bank żeglugowy, którego koncesja obejmie cały ruch morski Turcji. Bank ma rozpocząć swe czynności z dniem 1 sierpnia rb.

BUDOWA KANAŁU ODRA — DUNAJ —

Rząd Czechosłowacki przystąpił do realizowania projektu, datującego się jeszcze z czasów monarchji Austro-Węgierskiej, połączenia kanałem rzek Odry i Morawy w ich górnych biegach. Przez przekopanie tego kanału, oraz pogłębienie do wymaganej głębokości rzeki Morawy, lewego dopływu Dunaju, uzyskuje się połączenie wodne między Odrą a Dunajem. a biorąc szerzej — połączenie Bałtyku z Morzem Czarnem.

Fakt ten wpłynie na potanienie transport towarów przy imporcie czechosłowackim z Niemiec i krajów położonych nad Bałtykiem i Morzem Północnem, jak również przy eksporcie czechosłowackim w relacjach: Czechosłowacja — Kraje nad Bałtykiem i Morzem Północnem. Z drugiej strony kanał Odra — Dunaj utoruje Niemcom konkurencyjną drogę dla eksportu ich produktów do krajów naddunajskich. Jak wynika z powyższego, budowa tego kanału może być korzystna dla Czechosłowacji i Niemiec, równocześnie należy mieć na uwadze, że w związku z budową tego kanału mogą ucierpieć interesy portów polskiego obszaru celnego, a więc Gdyni i Gdańska, jeszcze i z tego powodu, że nowy kanał podnosi konkurencyjność portu w Szczecinie.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

OBOWIĄZKI EKSPORTERÓW POLSKICH, WYWOŻĄCYCH TOWARY ZAGRANICĘ I DO W. M. GDAŃSKA.

Dekret Prezydenta R. P. z 26 kwietnia 1936 r. w sprawie obrotu pieniężnego z zagranicą oraz zagranicznemi i krajowemi środkami płatniczemi (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 249) i Dekret Prezydenta R. P. z 7 maja 1936 r. w sprawie kontroli obrotu towarowego z zagranicą i W. M. Gdańskiem (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 279) wraz z wydanemi na ich podstawie rozporządzeniami i zarządzeniami *nakładają na*

eksportera) obowiązek zaofiarowania do skupu należności od zagranicy za wywiezione towary i zgłoszenia wywozu towarów Komisji Obrotu Towarowego.*

Z dniem 25. V. 36 urzędy celne nie dokonują odprawy zagranicę (placówki granicznej kontroli skarbowej do W. M. Gdańska) bez zaświadczeń walutowych. Zaświadczenia walutowe wydaje Komisja Obrotu Towarowego w Warszawie za pośrednictwem instytucyj, wymienionych w zarządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 15 maja 1936 r. w sprawie przyjmowania zgłoszeń wywozowych oraz wydawania zaświadczeń walutowych (Monitor Polski Nr. 116). — Zaświadczenia walutowe służą do jednorazowej odprawy celnej i ważne są na przeciąg 3-ch miesięcy od daty wystawienia.

Obowiązków, o których mowa jest wyżej, winien eksporter dopełnić w następujący sposób:

1) Przed dokonaniem wywozu wypełnić pięciokartkowy komplet „zgłoszenie wywozowe",**) który można nabyć w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego w Warszawie lub w instytucji, wymienionej w zarządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z 15 maja 1936 r. (Monitor Polski nr. 116).

Komplet ten wypełnia się jednorazowo, wypisując treść egz. I., która odbija się przez karbonizowaną na odwrocie stronę na dalszych kartkach.

2) Przedłożyć wypisane i podpisane Zgłoszenie wywozowe (egz. I — kolor zielony lub różowy) wraz z blankietem zaświadczenia walutowego (egz. II — kolor żółty) i kopję dla urzędu celnego (egz. III — kolor kremowy) Polskiemu Towarzystwu Handlu Kompensacyjnego w Warszawie (Wydział Kontroli Dewizowej Eksportu) ul. Moniuszki 10, ewent. jego delegaturze przy Izbie Przemysłowo-Handlowej lub instytucji. upoważnionej do doręczania zaświadczeń.

3) Egzemplarz IV (kolor jasno - niebieski) eksporter zatrzymuje jak również egzemplarz V (kolor biały).

4) Na podstawie podpisanego zgłoszenia wywozowego instytucja wymieniona w zarządzeniu Ministra Przemysłu i Handlu z 15 maja 1936 r., doręcza zaświadczenie walutowe (egz. II) wraz z jego kopją (egz. III) eksporterowi. Dokumentami temi eksporter wykazuje się w urzędzie celnym (lub placówce granicznej kontroli skarbowej, jeżeli chodzi o wysyłkę do W. M. Gdańska). Oryginalne zaświadczenie (egz. II) urząd celny, po potwierdzeniu przejścia granicy, wysyła do Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego w Warszawie. Kopję (egz. III) zatrzymuje.

5) Egzemplarz V (kolor biały) eksporter zatrzymuje aż do czasu otrzymania pokrycia z zagranicy za wywieziony towar. Wówczas obowiązany jest natychmiast zaofiarować walutę do skupu i zażądać potwierdzenia tego faktu od banku dewizowego. Banki dewizowe wymienione zostały w obwieszczeniach Ministra Skarbu z 27. IV. 1936 r. (Monitor Polski nr. 98), z 30. IV. 1936 r. (Monitor Polski nr. 102) i z 9. V. 1936 r. (Monitor Polski nr. 113). Potwierdzenie banku dewizowego służy do celów ewidencyjnych Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego.

O ile eksporter otrzymuje pokrycie z zagranicy ratami, winien każdorazowo zwrócić się do banku dewizowego o potwierdzenie. W takich przypadkach należy przedkładać każdorazowo egzemplarz V bankowi do potwierdzenia, podając na nim nr. zaświadczenia walutowego, który eksporter posiada na zatrzymanej kopji zgłoszenia wywozowego. Egzemplarz ten można nabyć osobno.

O ile zaofiarowanie waluty do skupu następuje łącznie za przesyłki, na które wydano szereg zaświadczeń walutowych, wówczas należy wymienić wszystkie numery tych zaświadczeń na egzemplarzu V.

Postanowienia o kontroli wywozu zagranicę w formie zaświadczeń walutowych nie dotyczą eksporterów wywożących towary do krajów, z któremi obrót dokonywany jest w ramach układów rozrachunkowych (Bułgarja, Jugosławja, Niemcy, Rumunja, Turcja, Węgry). Inne wyłączenia omówione są w § 6. Rozporządzenia Ministrów: Przemysłu i Handlu, Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z 8 maja 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 37, poz. 285).

W SPRAWIE WSKAZYWANIA WARTOŚCI TOWARU W PODANIACH O ULGI CELNE LUB ZWOLNIENIA OD CŁA.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu wymaga od ubiegających się o zniżki celne lub zwolnienia od cła wydawane na towary, objęte załącznikiem Nr. 1 do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29. IV. rb. (Dz. U. R. P. Nr. 34/36, poz. 269), wskazywania w podaniach wartości sprowadzanego towaru.

Warunek ten związany jest z zarządzeniami dewizowemi i będzie ściśle przestrzegany.

Wnioski o ulgi celne, względnie zwolnienia od cła, nadsyłane Izbie naszej bez podania wartości sprowadzanego towaru, będą zwracane zainteresowanym do uzupełnienia.

ZAPŁATA ZA TOWAR IMPORTOWANY NA KREDYT.

Jeśli import towaru był dokonany przed 27. IV. br., a zapłata ma nastąpić obecnie, importer, starający się o przydział dewiz. winien udowodnić korespondencją, warunkami

*) Eksporterem jest ta osoba, która spodziewa się otrzymać należność z zagranicy w związku z eksportem i jest zobowiązana do zaofiarowania należności do skupu Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu.

**) Zgłoszenie wywozowe należy, o ile możności, wypełnić maszynowo, a w każdym razie wyraźnem i czytelnem pismem. Eksporter wypełnia tylko egz. I. „Zgłoszenia wywozowego", którego treść odpowiednio odbije się na pozostałych egzemplarzach.

umowy itp., że towar był zakupiony na kredyt. Ponadto winien udowodnić księgami, że należność nie była zapłacona przed wprowadzeniem ograniczeń dewizowych.

W SPRAWIE WARTOŚCI TOWARÓW IMPORTOWANYCH.

W związku z wprowadzeniem generalnego zakazu przywozu na towary zagraniczne, powstała konieczność ustalenia wartości krajowej tych towarów, które do dnia 15 bm. były wolne do przywozu.

Wobec tego, Izba nasza na polecenie Ministerstwa Przem. i Handlu zwróciła się do firm importowych o nadesłanie w ciągu dni 7-miu wykazu towarów przez nie sprowadzanych z zagranicy, z podaniem wartości tychże za 100 kg. Wartość krajowa towarów winna uwzględniać cenę zakupu, cło i opłaty manipulacyjne celne, koszty przewozu, oraz zysk importera. Przy towarach, których wartość jest różna, należy podać wartość najniższą, średnią i najwyższą.

UŁATWIENIA PRZY PRZEDKŁADANIU ŚWIADECTW POCHODZENIA NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Nie wszystkim firmom, trudniącym się importem towarów zagranicznych, szczególnie importerom towarów kolonjalnych i owoców południowych jest wiadomem, że przepisy odnośnie przedkładania świadectw pochodzenia przy odprawie celnej towarów, zostały w zeszłym roku złagodzone. Mianowicie, do końca czerwca ub. r. świadectwa pochodzenia musiały być wystawione w kraju pochodzenia towaru względnie w kraju tranzytowym. Od lipca ub. r., jeżeli towar, pochodzący z kraju traktatowego pozaeuropejskiego, nadejdzie do polskiego obszaru celnego drogą morską za bezpośrednim dokumentem przewozowym i bez przeładunku w drodze, to cło konwencyjne może być zastosowane również na podstawie świadectwa pochodzenia, wystawionego przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni lub Izbę Handlu Zagranicznego w Gdańsku. Do wystawienia świadectwa pochodzenia na dany towar upoważniona jest ta Izba w porcie polskiego obszaru celnego, do którego towar nadszedł, t. zn., że o ile towar z krajów pozaeuropejskich nadszedł bezpośrednio do portu gdyńskiego, wystawić może świadectwo pochodzenia jedynie Izba P. H. w Gdyni, w wypadku nadejścia towaru bezpośrednio do portu gdańskiego, Izba Handlu Zagranicza. w Gdańsku.

O ile chodzi o reglamentację przywozu, to świadectwa pochodzenia, powinny być przedstawiane w przypadkach, gdy pozwolenie albo osobny przepis tego wymaga. Świadectwa takie powinny być wystawiane w kraju pochodzenia towaru i mogą być wydawane przez urzędy celne, izby przemysłowo-handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Dla towarów pochodzących z kolonij świadectwa pochodzenia mogą wystawiać wyżej wymienione instytucje krajów macierzystych, za wyjątkiem urzędów celnych. Instytucje wymienione mogą wystawić świadectwo pochodzenia nawet wówczas, gdy towar z kolonij nie przeszedł przez kraj macierzysty.

Jeżeli towar nie nadejdzie do polskiego obszaru celnego bezpośrednio z kraju pochodzenia, lecz za pośrednictwem kraju innego, świadectwo pochodzenia może być wystawione również w tym innym kraju przez izby przemysłowo-handlowe lub inne instytucje gospodarcze, upoważnione do wystawiania tych świadectw.

Świadectwa pochodzenia, wystawione przez izby przemysłowo-handlowe lub inne instytucje gospodarcze powinny być wizowane przez właściwe konsulaty polskie.

Dla wystawienia świadectwa pochodzenia przez Izbę P. H. w Gdyni lub Izbę Handlu Zagranicznego w Gdańsku na towary z krajów pozaeuropejskich, które nadeszły do portów polskiego obszaru celnego drogą morską za bezpośredn. dokumentem przewozowym i bez przeładunku w drodze, muszą być przedłożone tym izbom następujące dowody: konosament celny, faktura dostawcy oraz zaświadczenie przedsiębiorstwa składowego, stwierdzające, że towar wymieniony w konosamencie celnym nadszedł w całości lub w jakiej części do portu.

ROZDZIAŁ POZWOLEŃ NA IMPORT JAJ DO HISZPANJI.

Na podstawie dekretu w sprawie importu towarów skontyngentowanych. zostało ogłoszone rozporządzenie wykonawcze dotyczące rozdziału kontyngentu na jaja (poz. hiszp. tar. cel. Nr. 1432).

Kontyngent roczny na jaja, którego wysokość określono na 379.023 kwintali (przeciętna importu w latach 1931—1933) został podzielony na kontyngent zwykły i kontyngent rezerwowy. Wysokość pierwszego (zwykłego) została określona na 70 procent drugiego zaś (rezerwowego) na 30 procent w stosunku do cyfry kontyngentu globalnego na rok 1936.

Rozdział obu kontyngentów będzie się odbywał kwartalnie w następujących ilościach:

I kwartał	25 procent
II kwartał	35 procent
III kwartał	15 procent
IV kwartał	25 procent

Dystrybucja kontyngentu została powierzona t. zw. „Comisión Gremial“ przy udziale przedstawicieli importerów, hurtowników oraz detalistów, mających prawo do udziału w kontyngencie rezerwowym.

Import jaj będzie dozwolony wyłącznie na podstawie pozwoleń przywozu, numerowanych i imiennych, których termin ważności ustanowiono na 90 dni od daty ich wystawienia.

Jako minimum przydziału rocznego na importera ustanowiono cyfrę 10.000 kg, przyczem granica minimalna kontyngentu na importera i kraj została określona na 2.000 kg.

Warunkiem zasadniczym do uzyskania pozwolenia przywozu w ramach rocznego kontyngentu zwykłego, jest posiadanie przez zainteresowanego zezwolenia na wykonywanie czynności importowych w dziale jaj od 1 stycznia 1929 roku, oraz kompletu pokwitowań stwierdzających regularne płacenie podatku na rzecz skarbu Państwa z tytułu wykonywania tych czynności. Ponadto wymagane jest przedłożenie w t. zw. „Ogólnym Rejestrze Importowym" przy Min. Przemysłu i Handlu, do dnia 23 maja rb. następujących dokumentów:

a) zaświadczenia stwierdzającego nieprzerwane wykonywanie czynności handlowych (posiadanie sklepu, wzgl. składu dla sprzedaży publicznej przed 31 grudnia 1933) od 1 stycznia 1934 do chwili obecnej:

b) zaświadczenia władz celnych stwierdzające należyte wykonywanie odpraw celnych w ciągu trzech lat wziętych za podstawę przy określaniu wysokości kontyngentu rocznego:

c) zaświadczenia stwierdzające uregulowanie należytości skarbowych z tytułu podatku przemysłowego za czas od 1 stycznia 1929 r. do chwili obecnej.

Rozdział pozwoleń przywozowych na import w ramach kontyngentu rezerwowego, będzie mógł być uskuteczniany między importerów, hurtowników, oraz Syndykaty i Kooperatywy zgodnie z postanowieniami art. 7 dekretu z dnia 17 bm. przy uwzględnieniu warunków ustalonych specjalnie dla kontyngentu jajowego, a mianowicie: między importerów: 1) odpowiadających wymogom zasadniczym, a więc posiadających zezwolenie na wykonywanie czynności importowych od 1 stycznia 1929 r., lecz którzy faktycznie rozpoczęli import po 1 stycznia 1931 r., nie później jednak, niż 10 marca 1934 r.; 2) zawodowych, którzy w okresie wziętym za podstawę do określania wysokości kontyngentu rocznego na rok 1936, czasowo nie wykonywali swych czynności handlowych w dziale importu jaj; następnie między hurtowników, którzy nie wykonywali importu przed 10 marca 1934 r., lecz którzy posiadali sklep, względnie skład do sprzedaży publicznej i płacili podatki na rzecz skarbu Państwa, od tej daty do chwili obecnej, oraz między Syndykaty i Kooperatywy, już istniejące, lub mogące powstać po ogłoszeniu niniejszego rozporządzenia, lecz przed terminem ustanowionym dla składania dokumentów wymienionych pod a), b) i c), w celu dokonywania importu wspólnego.

NOWY SYSTEM KONTYNGENTOWY W HISZPANJI.

W oficjalnej „Gaceta de Madrid" z dnia 19 kwietnia r. b. ukazał się dekret, podpisany przez Prezydenta Repub. oraz Ministra Przemysłu i Handlu, w sprawie importu towarów skontyngentowanych.

Z powyższego dekretu, uzgodnionego z Radą Ministrów i znoszącego wszelkie uprzednie zarządzenia w tym względzie, wynika co następuje:

1. Import towarów skontyngentowanych będzie mógł się odbywać na podstawie pozwoleń przywozu (licencyj importowych).

2. Pozwolenia przywozu będą wydawane zasadniczo przez władze hiszpańskie, za wyjątkiem wypadków, w których czynności te, na mocy układów międzynarodowych, zostały specjalnie zarezerwowane dla władz kraju eksportującego.

3. Pozwolenia przywozowe na towary w ramach poszczególnych kontyngentów, będą wydawane i rozdzielane przez Generalną Dyrekcję Handlu i Polityki Celnej przy hiszpańskiem Ministerstwie Przemysłu i Handlu, przyczem korzystać z nich będą mogły tylko te osoby, które będą odpowiadały warunkom ustalonym dla poszczególnych kontyngentów.

4. Kontyngenty roczne będą się składały z dwóch grup: kontyngentu zwykłego i kontyngentu rezerwowego.

5. Wysokość kontyngentów rocznych zwykłych, ma być określona w myśl istniejących w tym względzie przepisów, jednakże w żadnym wypadku, nie mają one być mniejsze od połowy przeciętnej importu w latach, które zostaną wzięte za podstawę do odnośnych obliczeń.

Wysokość kontyngentów rocznych rezerwowych będzie wyprowadzana z różnicy między kontyngentem globalnym a zwykłym.

6. Kontyngenty zwykłe mają być rozdzielane pomiędzy osoby fizyczne, lub prawne, które udowodnią przy pomocy dokumentów celnych (dokumentów z odprawy celnej), iż w ciągu lat stanowiących podstawę do określenia wysokości kontyngentów rocznych, dokonały wwozu danego artykułu do Hiszpanji. Wyjątek stanowią: agenci celni, reprezentanci, firmy transportowe i żeglugowe, o ile będą mogły udowodnić, że płaciły podatki na rzecz skarbu państwa, w tej samej wysokości co importerzy w danym dziale.

7. Rozdział pozwoleń przywozowych na import w ramach kontyngentów t. zw. rezerwowych ma być dokonany zgodnie z postanowieniem art. 3 niniejszego dekretu, a w szczególności pomiędzy:

a) importerów, którzy zapoczątkowali import po rozpoczęciu okresu stanowiącego podstawę do określania wysokości odnośnego kontyngentu rocznego lecz przed jego ustanowieniem;

b) importerów zawodowych, którzy w okresie wziętym za podstawę do określania wysokości kontyngentu rocznego, czasowo nie

wykonywali swych czynności handlowych w danym dziale;

c) hurtowników i detalistów, którzy założyli swe przedsiębiorstwa po rozpoczęciu okresu służącego za podstawę do określania kontyngentów, lecz wykonywali swe czynności bez żadnej przerwy, aż do chwili ustanowienia odnośnego kontyngentu;

d) kooperatywy i syndykaty handlowe detalistów, powstałe celem dokonywania importu wspólnego;

e) importerów uprawnionych do udziału w kontyngentach zwykłych, lecz których odnośne udziały są mniejsze od udziałów przyznanych firmom wymienionym pod lit. c) i d) art. 7.;

f) przemysłowców, trudniących się przeróbką surowców skontyngentowanych;

g) przemysłowców zakładających nowe zakłady przemysłowe, oparte na przeróbce surowców skontyngentowanych.

Na wypadek, gdyby po uskutecznieniu rozdziału kontyngentów, zarówno zwykłych, jak i rezerwowych, w myśl wyżej wymienionych postanowień, nie zostały one całkowicie wyczerpane, reszta tych kontyngentów zostanie rozdzielona proporcjonalnie pomiędzy zainteresowanych.

Okres ważności pozwoleń przywozowych określa się na 90, 120 i 180 dni, licząc od daty ich wystawienia. Pozwolenia przywozowe nie mogą być przedłużane po wygaśnięciu ich okresu ważności.

W ciągu 15 dni, licząc od daty wygaśnięcia ważności pozwoleń przywozowych, posiadacze ich mają obowiązek poinformowania Generalnej Dyrekcji Handlu i Polityki Celnej o użytku, jaki z nich zrobili.

Udowodnienie fałszerstwa, względnie kupna-sprzedaży, cesji, przelewu praw, etc. w dziale pozwoleń przywozowych, będzie pociągało za sobą utratę praw do otrzymywania pozwoleń przywozowych przez winnego przekroczenia, na okres od 2 jako minimum (do 10 jako maximum) lat, oraz karę pieniężną nie mniejszą od 1.000 peset, względnie w wysokości 1 pesety od kilograma, zależnie od wypadku.

Powyższy dekret stanowi znaczne zaostrzenie dotychczasowych przepisów normujących technikę importu towarów skontyngentowanych, których wwóz do Hiszpanji, aczkolwiek odbywał się w granicach ustalonych, to nie przedstawiał większych trudności technicznych, w sensie manipulacji pozwoleniami zgodnie z interesami zarówno importerów, jak i eksporterów zagranicznych.

(Poselstwo R. P. w Madrycie).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 MAJA 1936 ROKU.

AUSTRJA. Dnia 27 marca weszły w życie zmiany cła na następujące artykuły: niektóre maszyny rolnicze, maszyny powyżej 100 K. P. na gaz węglowy, kompresory powietrzne oraz łopaty.

Istnieje możliwość wprowadzenia w niedługim czasie kilku zakazów przywozu m. in. na przędzę wigonjową, przędzę zgrzebną oraz niektóre tkaniny elastyczne.

W przygotowywanej noweli celnej, która ma przynieść szereg podwyżek ceł na artykuły przemysłowe, znajdzie się prawdopodobnie oddawna uchwalona, jednakże niewprowadzona w życie podwyżka cła na blachę cienką.

BELGJA. Rozporządzenie ogłoszone 7 bm. ustanawia opłaty wwozowe na wwóz przetworów mlecznych (z mlekiem włącznie).

BUŁGARJA. Zwolnione zostały od cła kwas siarkowy i korki do beczek, przywożone dla celów eksportu owoców oraz żywice płynne dla produkcji mydeł i t. p.

CZECHOSŁOWACJA. W „Zbirce Zakonu" z dnia 28. IV. 1936 r. został opublikowany protokół dodatkowy do umowy handlowej czsł. francuskiej z 1928 r., mocą którego zostało obniżone przy dowozie do Czechosłowacji cło na sól Vichy, z poz. 630 czsł. taryfy celnej na 450 kc. za 100 kg.

Z dn. 10. bm. zostały lekko obniżone dodatki celne pobierane przy wwozie zbóż.

FRANCJA. Z dn. 1. bm. uległo skontyngentowaniu drzewo żywiczne (poz. 135 bis). Dekret z 6 bm. wprowadził podwyżkę cła na tenże rodzaj drzewa bez ustalenia jednak daty wejścia w życie nowego cła.

Dekret z 1. bm. ustalił kontyngent na przywóz z Belgji (wyłącznie) skór króliczych po obniżonem cle.

Dekret z 7. bm. znosi bezcłowy obrót uszlachetniający jęczmienia.

HOLANDJA. Z dniem 1-go maja 1936 r. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandji:

Towar	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Obuwie gumowe	1934 r.	35% par
Obuwie ze skóry	1934 r.	100% par
Obuwie inne	1934 r.	70% par
Konie pociągowe	1931/32/33	100% sztuk
Ścierki do podłogi	1.V.36-1.V.37	80% wartości lub wagi brutto
Przędza, szpagat i sznurki z konopi	1931/32/33	40% wagi brutto
Chusteczki	1930/31	30% wartości lub 50% wagi brutto
Żarówki	1930/31	50% sztuk
Produkty chlorowe:		
1. nadchloran wapnia	1932/33	60% wagi brutto
2. nadchloran sodu	1932	60% wagi netto
3. gaz chlorowy skompr.		

W porównaniu z ubiegłym okresem skontyngentowania na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach skontyngentowania powyższych artykułów:

Obuwie gumowe:
zmiana okresu bazowego (poprzednio 1930—31)

Obuwie skórzane:
zmiana okresu bazowego (poprzednio 1929—30—31)
zmiana przydziału ustawowego (poprz. 35% par)

Obuwie inne:
zmiana okresu bazowego (poprz. 1929—30—31).
zmiana przydziału ustawowego (poprz. 35% par)

Ścierki do podłogi:

zmiana okresu bazowego (poprzednio 1. XI. 33 — 1. V. 34 i 1. XI. 34—1. V. 36)
rozszerzenie okresu skontyngentowania (poprzedn. 1. XI. 35—1. V. 35)

Chusteczki:
rozszerzenie okresu skontyngentowania (poprzednio 1. VII. 35—1. V. 36).

Skontyngentowano następujące towary: potas żrący — import do Holandji do dnia 1 maja był wolny od reglamentacji: kontyngent wynosi 100% przeciętnej z okresu 1. V. — 1. IX lat 1932, 1933, 1934.

INDJE BRYTYJSKIE. Obniżone zostało cło na sól. Uległo obniżeniu cło na pszenicę i mąkę pszenną.

ŁOTWA. Komisja Dewizowa przewiduje na III kwartał rb. kwotę globalną przydziału dewiz na cele importu w wys. 10 milj. łatów, przyczem jednak przewiduje się możliwość jej powiększenia, a tem samem powiększenia importu, co nietylko spowoduje wzrost dochodów celnych, ale również uregulowanie cen rynkowych.

Rozporządzenie z 25 marca ustala taryfikację soli do impregnowania drzewa.

NOWA ZELANDJA. 12 marca br. ogłoszony został zakaz przywozu pszenicy i mąki pszennej (wraz z innemi podobnemi postaciami przerobu pszenicy) bez uprzedniego zezwolenia.

RUMUNJA. Dnia 5. bm. opublikowany został dekret wprowadzający ograniczenia kontyngentowe na następujące artykuły: karoserje samochodowe, amoniak, ałun, dwusiarczek węgla oraz na cjanat wapniowy. Jednocześnie podwyższone zostały opłaty importowe od płytek fajansowych.

STANY ZJEDNOCZONE. Pojawiły się rozstrzygnięcia Trybunału Celnego w sprawie tkaniny z włosia, skóry na notesy, sakiewki itp. mikrogalwanometrów, papieru gazetowego oraz stożków wełnianych na kapelusze. Odnośnie ostatniego artykułu rozstrzygnięcie Trybunału rozszerza w pewnej mierze pojęcie stożka kapeluszowego.

Złożony został wniosek w Tariff Comission pochodzący z przemysłu wełnianego o zbadanie możliwości podwyższenia cła na tkaniny i koce wełniane.

Wydane zostało orzeczenie sądowe w sprawie clenia tanich instrumentów muzycznych stanowiących słabe naśladownictwo rzeczywistych instrumentów (np. trąbki i t. p.)

SZWAJCARJA. Uległ ograniczeniom importowym wwóz kawy bezkofeinowej.

TURCJA. Według istniejących projektów przewiduje się koncesjonowanie wywozu zagranicę. Mają być wydawane specjalne zezwolenia wywozowe, określające rodzaj i ilość wywozu, oraz mające na celu podniesienie jakościowe wywozu tureckiego.

UNJA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. Przewidywana jest zmiana przepisów dumpingowych, mianowicie według projektu przedłożonego parlamentowi cło antidumpingowe ma stanowić różnicę między ceną towarów krajowych sprzedawanych w Unji i ceną towaru importowanego złożonego w portach Unji.

WIELKA BRYTANJA. Zostało zniesione t. z. cło kluczowe od niektórych rodzajów instrumentów do mierzenia wysokości.

Rozporządzenie z 29. ub. m. wprowadza zwrot cła na pewne tkaniny znane pod nazwą „all-overs", używane głównie przy produkcji kapeluszów.

WŁOCHY. Generalna Dyrekcja Ceł wydała nowe zarządzenia w zakresie obrotu towarowego i dewizowego. Zakazy wywozu nie dotyczą towarów wwiezionych z warunkiem powrotnego wywozu, o ile przesyłki są zaopatrzone w odpowiednie dowody i świadectwo rozrachunkowe. Przy imporcie towarów zagranicznych, których odprawa celna dokonywana jest na podstawie zbiorowych deklaracyj i których płatność odbywa się w drodze clearingu, musi być wskazane to na rachunkach, listach przewozowych i innych dokumentach. Przy wywozie towarów na rachunkach ma być oddzielnie podawana cena towaru, a oddzielnie ewentualna opłata z tytułu pośrednictwa handlowego.

Ukazały się nowe postanowienia o opodatkowaniu alkoholu (dekrety z 16 i 27 ub. m.)

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, PRAGNĄCE NAWIĄZAĆ KONTAKT Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Importem worków jutowych do kawy interesuje się firma w Guatemali. P/12012/46/M.

Firma angielska poszukuje dostawców skór białych wyprawionych z kóz, cieląt i owiec, nadających się do oprawy bębnów i dokumentów prawnych. M

Firma walijska jest zainteresowana w imporcie żółtych skórek zamszowych, używanych do czyszczenia obuwia, przedmiotów metalowych, wyrobów skórzanych itp. P/12738/58/M.

Firma belgijska poszukuje dostawców wikliny parzonej. P/13231/49/Sz.

Firma belgijska interesuje się importem maszyn cukierniczych. P/12898/45/Ro.

Firma w Argentynie interesuje się importem szkła i porcelany z Polski. P/13350/63/Ż.

Firma ajenturowa w Johannesburgu (Unja Pol. Afryk.) chciałaby nawiązać stosunki z polskimi eksporterami cukru. P/13396/59/Ż.

Poważna firma w Bombaju (Indje Bryt.) interesuje się importem papieru różnego rodzaju z Polski. P/13069/61/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach mogą uzyskać zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA! P. I. E.

Firmy polskie, do których zwrócą się:

1. Poland American Corporation, wł. p. Safran, New York. E/10871/32/18/kl.
2. Juan Diaz Benitez, Calle Triana 103, Las Palmas.
3. Compania Molina Ltd. Calle F. Roca 23, Las Palmas. E/10888/18/kl.
4. Laboratoires Valmy, 116 bis Avenue Champs. Elysées, Paris. E/12916/40/kl.
5. Chemo-Eksport Valkenburg, Holandja. — E/12916/40/kl.
6. Verboket & Co. Heerlem, Holandja.
7. The Novelty Company, Ernst Lamperty Valkenburg, Holandja. E/12916/4D/kl.
8. J. Stein & Co., Alexandria.

Zechcą zwrócić się do P. I. E. celem otrzymania odnośnych informacyj.

SPRAWY PODATKOWE

PODATEK KORPORACYJNY.

W związku z rozesłanym przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni do sfer zainteresowanych kwestjonarjuszem w sprawie zasad projektowanego podatku korporacyjnego dla osób prawnych — (zamiast obecnego podatku dochodowego) — odbyło się w dniu 11 maja rb. w lokalu Zarządu Sp. Akc. „Unia" w Grudziądzu zebranie przedstawicieli wielkiego przemysłu i handlu, w którem to zebraniu wzięli udział pp. Inż. Handzelewicz — Dyrektor Pomorskich Zakładów Ceramicznych, Radca Adam Korzeniewski — dyrektor Tow. Akc. „W. Korzeniewski", Dyrektor Leszczyński, reprezentujący Sp. Akc. „Cukrownia Mełno", Mordawski — Dyrektor Sp. Akc. „Młyny i Tartaki Przechowo", Pułk. Naganowski — Dyrektor Sp. Akc. „Browar Kunterszlyn" i Sp. z ogr. odp. „Kobylepole", Karol Piątkowski — zaprzysiężony Rzeczoznawca Księgowości, Jerzy Radojewski — dyrektor Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, Szteger — Dyrektor Sp. Akc. „Unia" oraz prokurenci wymienionych firm.

Po ożywionej długiej dyskusji zebrani wysunęli postulat, ażeby opodatkowanie dochodu osób prawnych było tylko jednokrotne przez opodatkowanie zysku bilansowego, bez opodatkowywania dywidendy u akcjonarjuszy. W ten sposób akcjonarjusze krajowi byliby zrównani pod tym względem z posiadaczami akcyj i udziałów, mieszkającymi zagranicą, co przyczyniłoby się do przyciągnięcia kapitałów krajowych do przemysłu.

Co do skali podatku — to winna ona być jednolita, np. 25%, jak w Niemczech, bez stosowania progresji.

W celu usunięcia szkodliwego dla inicjatywy prywatnej uprzywilejowania przedsiębiorstw państwowych, samorządowych i t. p., wyrażono pogląd, że podlegać one winny podatkowi korporacyjnemu (dochodowemu) narówni z przedsiębiorstwami prywatnemi.

Dla osiągnięcia szybszego uprzemysłowienia kraju, przewidziane dla nowowznoszonych domów mieszkalnych ulgi, winny być rozszerzone na pewien okres przejściowy i na budynki fabryczne oraz na maszyny i urządzenia fabryczne.

Konieczne jest także rozszerzenie na osoby prawne art. 7 ustawy o podatku dochodowym, zwalniającego u osób fizycznych od opodatkowania przychody nadzwyczajne (zyski sanacyjne i t. d.)

Pozatem wysunięto szereg innych postulatów, jak np. w sprawie możliwości uznawania zaniechanej wskutek kryzysu amortyzacji itp.

Zebraniu przewodniczył Dyrektor Sp. Akc. „Unia" p. Sztegier, a generalnym referentem był p. Karol Piątkowski.

TPRAWY TARYFOWE

CZECHOSŁOWACKO - POLSKA TARYFA PORTOWA.

Obowiązująca od 1 października 1933 taryfa czechosłowacko - polska portowa ulega obecnie przeróbce na zasadzie nowej polskiej taryfy towarowej wewnętrznej wydanej z ważnością od 15 marca br. Zamierzonem jest wydanie jej nie w jednym, lecz w 6 zeszytach, z których każdy obejmowałby pewną grupę towarów, co było powodem wydania taryf artykułowych drzewnych 1 marca 1935 w odrębnym zeszycie, oznaczonym według tego projektu jako zeszyt 4.

Dnia 1 czerwca br. wydane będą w miejsce odnośnych taryf artykułowych obecnej taryfy czechosłowacko - polskiej portowej nowe zeszyty 1 i 2.

Zeszyt 1 zawierać będzie taryfy artykułowe na następujące towary, a mianowicie: tar. art. 1 na towary różnego rodzaju, 70 na zapałki, 74 na krochmal, 91 na wosk ziemny, 93 na klej, 110 na kwas naftenowy, 134 na węgiel drzewny, 135 na węglan wapnia, 137 na siarczan amonu, 142 na produkty suchej destylacji drzewa, 167 na sodę, 173 na farby, 181 na albuminę, 210 na ropę naftową, 241 na terpentynę, 242 na smołę węglową, 249 na azbest, 267 na sodę żrącą, 268 na żywicę i kalafonję, 269 na asfalt, 284 na orzechy ziemne, 286 na tytoń, 290 na korę korkową.

Zeszyt 2 obejmować będzie: tar. art. 15 na papier, 24 na skóry, 56 na tkaniny, 60 na wełnę, sierść i szmaty, 66 na przędzę i nici, 116 na tekturę, 223 na bawełnę, 233 na przędziwo, 259 na gumę, 265 na garbniki i wyciągi garbarskie, 292 na rafję.

Z wejściem w życie obu tych zeszytów taryfy tracą moc obowiązującą odnośne taryfy artykułowe taryfy obecnej, z której pozostaną w mocy tylko ogólne postanowienia taryfowe, wykaz odległości i reszta taryf artykułowych, która zmniejszy się jeszcze wskutek wydania z dniem 1 lipca br. zeszytu 3.

Zeszyt 3 zawierać będzie taryfy artykułowe na przewóz zboża, mąki, roślin strączkowych, ryżu i ryb. Obecnie obowiązujący zeszyt 4 na drzewo pozostanie narazie w mocy. Zeszyt 5, którego termin wejścia w życie nie jest wiadomym, zawierać będzie taryfy

artykułowe na przewóz żelaza, metali, wyrobów metalowych, maszyn, środków transportowych. Zawartość zeszytu 6 dotychczas jeszcze nie jest ustalona.

Stawki opłat przewozowych nowych taryf podane są jak w taryfie dotychczasowej w łącznej sumie za przebieg kolejami polskiemi i czechosłowackiemi w halerzach czechosłowackich.

Wobec zastąpienia w polskiej taryfie wewnętrznej dawnych stawek 10- i 15-tonowych samemi tylko 10-tonowemi, zasadniczo także i w nowych zeszytach czechosłowacko-polskiej taryfy portowej dotychczasowe 15-tonowe stawki przewidziane będą już dla 10-tonowych przesyłek, co w wielu wypadkach obniży wydatnie przewoźne. Czechosłowacko-polska taryfa wewnętrzna dla klas normalnych również nie przewiduje 15-tonowych stawek opłat przewozowych, uzależnia jednak stosowanie pewnych taryf wyjątkowych od opłaty przewoźnego najmniej za 15.000 kg. Znalazło to wyraz w omawianych taryfach, w których z tego powodu również przewidziane są stawki 15-tonowe np. na przewóz papieru, tektury, produktów destylacji drzewa.

Porównanie nowych stawek z dotychczasowemi okazuje odnośnie do zachodniej i północno-zachodniej połaci Czechosłowacji, że przv układzie nowych taryf uwzględniano konkurencję taryf portowych niemiecko-czechosłowackiej i czechosłowacko-adrjatvckiej, gdyż wykazują niekiedy dość znaczne obniżki, wskutek czego są naogół tańsze około 10% od stawek między portami niemieckiemi a odnośnemi stacjami czechosłowackiemi, przyczem najwyższy wymiar różnicy sięga do 5 Kč. od 100 kg na korzyść Gdyni/Gdańska.

Z drugiej jednak strony w komunikacji z Morawją, Śląskiem cieszvńskim, Słowaczyzną i Rusią Podkarpacką, okazują się dla niektórych towarów pewne, coprawda niezbyt znaczne podwyżki stawek, gdyż w komunikacji z tą częścią Czechosłowacji dotychczasowe stawki 10-tonowe podwyższone będą o połowę różnicy między wysokością dotychczasowych stawek 10- i 15-tonowych. Pozatem nastąpiła też w niektórych wypadkach podwyżka stawek wskutek tego, że udziały polskie w stawkach dotychczasowych przeliczone były na czechosłowacką walutę taryfową w r. 1933 według ówczesnego wyższego kursu przeliczeniowego, a z chwilą dewaluacji korony czechosłowackiej nie we wszystkich taryfach artykułowych odpowiednio do wyższego kursu przeliczeniowego stawki podniesiono. Wobec tego mimo obniżki udziałów polskich, spowodowanej nową taryfą wewnętrzną polską, przeliczenie po wyższym kursie dało nieraz stawkę wyższą od dotychczasowej.

Stawki na przewóz bawełny pozostały niezmienione ze względu na obecną stabilizację stanu posiadania transportów między Bremą a Gdynią, co dało kolejom niemieckim powód do zaniechania postępowania wyrównawczego, polegającego na przejmowaniu stawek gdyńskich na Bremę odnośnie do tego artykułu.

Każdy z obu zeszytów zawierać będzie osobne tabele opłat na tranzyt przez Czechosłowację ze stawkami między Gdynią/Gdańskiem a granicznemi przejściami między Czechosłowacją i Węgrami, Austrją oraz Rumunją. Do tych punktów granicznych będą stosowane stawki zasadniczo w takiej wysokości, w jakiej obowiązują do i od położonych przed niemi stacyj granicznych.

Do różnych taryf artykułowych włączono też nowe stacje czechosłowackie.

Naogół można powiedzieć, że nowe taryfy stwarzają korzystną podstawę do rozwinięcia pracy akwizycyjnej na rzecz portów polskiego obszaru celnego. Szczególnie doniosłą będzie dla wysiłków w tym kierunku ulga, przyznana na rzecz przewozu przesyłek drobnych w wagonach zbiorowych w poz. 1 Aneksu zeszytu 1. Polega ona na stosowaniu w drodze zwrotu 5-tonowych stawek opłat przewozowych przy wagonach zbiorowych, zawierających najmniej 2.500 kg drobnicy towarów różnego rodzaju, o ile jeden lub kilku, najwyżej 5 nadawców zobowiążą się przewieźć w ciągu roku najmniej 1000 ton drobnicy wagonami zbiorowemi między Gdynią/Gdańskiem a wymienionemi w taryfie 20 czechosłowackiemi stacjami. Różnica między wysokością stawek wagonowych 5-tonowych a drobnicowych jest dość znaczną dla zachęcenia ekspedytorów do formowania wagonów zbiorowych i przyczyni się wydatnie do potanienia kosztów przewozu drobnych przesyłek między Czechosłowacją a naszemi portami. Praktyczne zastosowanie tej ulgi taryfowej wykaże czy zdoła należycie ożywić przewóz drobnicy w omawianych relacjach, gdyż szersza znacznie możność wykorzystywania wagonów zbiorowych na kolejach niemieckich zapewnia drobnicy między Czechosłowacją a portem w Hamburgu stawki 10-, a nawet i 15-tonowe. Wobec tego przyznanie tylko stawek 5-tonowych wagonom zbiorowym między Czechosłowacją a Gdynią/Gdańskiem może się okazać niewystarczającem. Lecz nawet i w takim wypadku, gdyby efekt tej pierwszej pomocy taryfowej, udzielonej zorganizowaniu przewozu drobnicy przez porty, nie był nadzwyczajny, zasługuje na wszelkie uznanie jako zamierzenie idące w najwłaściwszym kierunku i odpowiadające najżywotniejszym interesom naszych portów, które dążyć muszą do przewozu jaknajwiększych ilości wartościowej drobnicy także w komunikacji z dalszem swojem zapleczem.

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA MEBEL I WNĘTRZE.

Od 14 czerwca do 14 lipca 1936 r. odbędzie się w Bydgoszczy wystawa mieszkań urządzonych p. n. „Mebel i Wnętrze".

Będzie to pierwsza tego rodzaju wystawa w Polsce, która zainteresuje niewątpliwie sfery przemysłowo - handlowe okręgu Izby, ze względu na rolę, jaką odgrywa przemysł drzewny i meblowy miasta Bydgoszczy.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA.

— **ZNAKOWANIE DORSZY DLA CELÓW BADAWCZYCH.** Ustalenie wędrówek ryb morskich stanowi ciekawy dział badań, mających praktyczne znaczenie dla rybołówstwa. Dlatego też szereg państw prowadzi systematyczne znakowanie ryb. Przy złowieniu takiej znaczkowanej ryby w innem już miejscu morza, po upływie pewnego czasu od chwili znakowania pozwala ustalić kierunek wędrówek.

Również i Polska bierze udział w tego rodzaju pracach. Onegdaj wypuszczono koło Helu czterysta sztuk znakowanych dorszy. Dorsze te złowiono na Głębi Gdańskiej. Poszczególny znaczek składa się z dwu okrągłych płytek ebonitowych połączonych srebrnym drucikiem (średnica płytki 16 mm). Na jednej z płytek znajduje się litera duża P. (tj. Polska) i Nr. Znaczek zakłada się na płetwie grzbietowej lub na wieku skrzelowem. Wypuszczone dorsze posiadają znaczki o numerach od 500—600 i od 700 do 1000. Każdy wypuszczony dorsz posiada szczegółową metrykę (miejsce połowu, waga, długość, otolity i łuski) zanotowaną w kartotece. Za dostarczenie złowionego później dorsza znaczkowanego, a właściwie tylko wyjętego znaczka i bliższej informacji (miejsce połowu, długość, waga) wypłaca Morski Urząd Rybacki premje. (K. P. R.)

— **RYNEK ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI.** Wysprzedane są naogół w Gdyni i Gdańsku śledzie yarmouthy i szkockie; nieznaczne ich resztki, przechowywane w chłodni, sprzedawane są wobec bliskich nowych połowów po zniżonej cenie. Prócz tego są w Gdyni tylko norweskie śledzie solone i nieco t. zw. islandzkich matjasów „Fata".

Płacono ostatnio w porcie rybackim za śledzie oclone franco wagon, za całą beczkę w złotych:

1. Yarmouth I trade i ordinary 80.
2. Szkockie I trade i ordinary 75.
3. Szkockie matjasy za 2 półbeczki: Stornoway medium 105, selected 110. Lerwick medium matjes 105, selected 110.
4. Islandzkie matjasy „Fata": 65.
5. Norweskie: Vaar 55, sloe 5/700 sztukowe 41, 12/1600 sztukowe 52, Sloe 10/1200 sztukowe 48, Sloematjes 52 do 54.

Nor matjes 375/500 — 58. 500/700 — 57.

Schneideheringe 2/3000 sztukowe i 6/7000 — 78, takież z polskich połowów 58.

RYNKI TOWAROWE

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU

masła i jaj do dnia 19 maja 1936 r. (według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.)

Masło.

Sytuacja na rynku angielskim uległa w ciągu ostatnich dni dalszemu polepszeniu. — Przy mocnej tendencji notowano:

masło nowozelandzkie	93
australijskie	94
syberyjskie	93
łotewskie	92
polskie	90
holenderskie	90

sh per cwt landed London.

Dostawy masła na rynek angielski z europejskich rynków produkcji sezonowo wzrastają. Odnosi się to również do masła polskiego.

Rynek wewnętrzny notuje niejednolite ceny jednak — niewątpliwie na skutek niższych cen detalicznych — daje się zauważyć zwiększone zapotrzebowanie ze strony konsumenta.

Ceny masła na rynku krajowym wobec zwiększonej podaży uległy obniżeniu. Poznań notował w uzależnieniu od gatunku w hurcie zł 2,25—2,45, w półhurcie zł 2,60 za kg I gatunku. Ceny detaliczne wahały się od zł 2,80—3,00 za kg I gatunku.

Jajka.

Dostawy sezonowo wzrastają, skutkiem czego ceny wykazują jak chwilowo lekką tendencję zniżkową. W hurcie notowano zł 0,68 — 0,70, w półhurcie zł 0,80 za mendel.

WYDAWNICTWA

PRAWO WEKSLOWE I CZEKOWE.

Nakładem wydawnictwa „Bibljoteka Prawnicza" ukazało się „Prawo wekslowe i czekowe" w opracowaniu Adama Daniela Szczygielskiego, asystenta Uniwersytetu J. P. i redaktora „Miesięcznika prawa handlowego i wekslowego".

Celem pracy autora, jak sam zaznacza, było stworzenie pełnego zbioru orzecznictwa polskiego w przedmiocie prawa wekslowego i czekowego, mogącego służyć jako źródło podręczne dla wszystkich, którzy z wekslem i czekiem w obrocie prawnym i gospodarczym się stykają.

Pracę swą autor zaopatrzył tablicami porównawczemi prawa wekslowego i czekowego z 1924 i 1936 r. Poszczególne rozdziały dotyczą:

I Prawo wekslowe, II Prawo czekowe, III Kodeks zobowiązań, IV Kodeks postępowania cywilnego, V Weksel kaucyjny i gwarancyjny, VI Podpis grzecznościowy, VII Przerachowanie zobowiązań wekslowych i czekowych, VIII Wierzytelności w walutach zagranicznych, IX Moratorjum zobowiązań wekslowych i czekowych.

Na końcu praca uzupełniona jest szczegółowemi skorowidzami przedmiotowemi orzecznictwa do prawa wekslowego i czekowego, ułożonemi alfabetycznie. Dla ułatwienia poszukiwań dołączony jest skorowidz chronologiczny wyroków sądowych.

Poza sędzią, adwokatem i notarjuszem, dla których praca ta służyć ma jako źródło podręczne, również jest ona cenną i dla ludzi życia gospodarczego, którzy zarówno z czekiem, jak i z wekslem mają bardzo często do czynienia.

KOMUNIKATY

INOWROCŁAW ZDRÓJ WPROWADZIŁ NA CAŁE LATO RYCZAŁTOWE KURACJE.

Pragnąc uprzystępnić w ciężkim obecnie okresie ekonomicznym odbycie kuracji jak najszerszym warstwom społeczeństwa, zarząd Zdrojowiska Inowrocław wprowadził tanie kuracje ryczałtowe w czasie wszystkich trzech sezonów. I sezon trwa od 1 kwietnia do 15 czerwca: II sezon (główny) od 16 czerwca do 15 sierpnia i III sezon od 16 sierpnia do 31 października. Ze względu na dość liczną frekwencję poleca się korzystanie z pobytów ryczałtowych w I i III sezonie.

Kuracja ryczałtowa w I i III sezonie za 14 dniowy pobyt wynosi zł 119.—, za 21 dniowy zł 174,50, za 28 dniowy — zł 226,—. W sezonie II (głównym) za 14 dniowy pobyt — zł 154,—, za 21 dniowy — zł 229,— i za 28 dniowy — zł 289,—. Kwotami powyższemi objęte są: a) oddzielny pokój w najlepszych pensjonatach według własnego wyboru z utrzymaniem, pościelą, światłem i obsługa: b) opieka lekarska podczas całej kuracji; c) karta kuracyjna: d) wszelkie kąpiele i zabiegi lecznicze według ordynacji lekarskiej. Na wypadek dodatkowych kąpieli i zabiegów przysługuje cennik ulgowy.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	2. 6.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	3. 6.
s/s CIESZYN*	9. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	10. 6.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto, Wasa	s/s MARTHA RUSS I	22. 5.
		2) Turku, Helsinki, Wiborg	s/s HELENE RUSS	30. 5.
		3) Turku, Uleaborg — Kemi	s/s PICKHUBEN	5. 6.
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*		
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	2. 6.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	3. 6.
s/s CIESZYN*	9. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	10. 6.
		co tydzień		
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kilaczycki)*	s/s KODUMAA	27. 5.
		co 2 tygodnie		
		Tallinn		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		Tallinn		
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s URANUS*	30. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS*	30. 5.
(via Bremen)		co tydzień		
		Ryga		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	10. 6.
		co 2 tygodnie		
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	10. 6.
		(Żegluga Polska S. A.)		
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	2. 6.
s/s INGEBORG*	8. 6.	co 8 dni	s/s INGEBORG*	8. 6.
s/s MARIEHOLM*	8. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 6.
s/s SKJÖLD	6. 6.	co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.		s/s HALFDAN	23. 6.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	30. 5.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	2. 6.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM	2. 6.	*(Bergenske Baltic Transports. Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	2. 6.
s/s INGEBORG*	8. 6.	co 10 dni	s/s INGEBORG*	8. 6.
s/s MARIEHOLM*	8. 6.		s/s MARIEHOLM*	8. 6.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	29. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	29. 5.
	8. 6.	co 2 tygodnie		8. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s BLENDA	1. 6. 15. 6.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	3. 6. 18. 6.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON s/s LUDWIG	1. 6. 8. 6.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON s/s LUDWIG	1. 5. 8. 6.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s WILH. RUSS s/s KÄTE s/s TCZEW	30. 5. 2. 6. 6. 6.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s WILH. RUSS s/s KÄTE s/s TCZEW	30. 5. 2. 6. 6. 6.
		Bremen		
s/s URANUS*	30. 5.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* (via Ryga)	30. 5.
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s SLEIPNER	27. 5. 3. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	28. 5. 4. 6.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	1. 6. 15. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	1. 6. 15. 6.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty:** **Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s BORGILA m/s BATAVIA s/s AKERSHUS	29. 5. 2. 6. 8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s BORGILA m/s BATAVIA s/s AKERSHUS	29. 5. 2. 6. 8. 6.
		Zachodnio - norweskie porty: **Stavanger — Bergen — Trondheim i inne**		
s/s JAEDEREN s/s URSA	2. 6. 16. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN s/s URSA	9. 6. 22. 6.
		WYSPY BRYTYJSKIE **Londyn**		
s/s LECH* s/s BALTROVER*	31. 5. 7. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie *(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s LECH* s/s BALTROVER*	4. 6. 11. 6.
		Hull		
s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	31. 5. 7. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co tydzień	s/s LUBLIN* s/s LWÓW*	4. 6. 11. 6.
		Manchester/Liverpool		
STATEK	2. 6.	*(F. G. Reinhold. Ltd.)* co 1—2 tygodnie	STATEK	2. 6.
		Leith/Grangemouth		
s/s ODER lub subst.	30. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s ODER lub subst.	30. 5.
		Bristol		
s/s STÖR	30. 5.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	s/s STÖR	30. 5.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE	27. 5.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE	27. 5.
STATEK	3. 6.	co tydzień	STATEK	3. 6.
		Rotterdam		
s/s PUCK	2. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	3. 6.
s/s CHORZÓW	9. 6.	co tydzień	s/s CHORZÓW	10. 6.
		(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)		
s/s ANDROMEDA	1. 6.	1—2 razy w tygodniu	s/s ANDROMEDA	1. 6.
s/s BUSSARD	28. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	28. 5.
s/s BUTT	8. 6.	co 10—11 dni	s/s BUTT	8. 6.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 1. 6.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 1. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	2. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	3. 6.
s/s ŚLĄSK*	9. 6.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	10. 6.
s/s BUSSARD	28. 5.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	28. 5.
s/s BUTT	8. 6.	co 10—11 dni	s/s BUTT	8. 6.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	1. 6.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	5. 6.
	15. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		19. 6.
		co 2 tygodnie		
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s LISBOA	8. 6.
		co 2 tygodnie		
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MANSURIA	2. 6.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s SCANDINAVIA	10. 6.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VINGALAND m/s GOTLAND	2. 6. 10. 6.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VINGALAND m/s GOTLAND	2. 6. 15. 6.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDAL lub subst.	ok. 15. 5.
s/s SARMACJA	22. 6.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA	24/27. 6.
		B. Porty dalsze		
s/s SCANYORK* s/s SCANPENN*	30. 5. 13. 6.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANSTATES s/s SCANMAIL* s/s SCANYORK	28. 5. 3. 6. 9. 6.
m/s PIŁSUDSKI*	28. 5.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI	2. 6. 17. 6. 26. 6.
s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 16. 6.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 16. 6.
m/s LIMA m/s NORDSTJÄRNAN s/s EQUATOR s/s BORE IX s/s MERCATOR	4. 6. 5. 6. 3. 6. 15. 6. 23. 6.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s NORDSTJÄRNAN m/s LIMA lub subst. s/s ATLANTA	5. 6. 20. 6. 2. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s PUŁASKI ok. 22. 6.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI ok. 30. 6.
	Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques	
s/s SKAGERN 22. 6. m/s KAAPAREN 25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
	Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)	
—	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s DOLIUS 6. 6 s/s CITY OF CARDIFF 27. 6.
	Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon	
—	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
	PORTY GULFU	
	Houston, Galveston, New Orleans	
m/s TOLEDO 28. 5. m/s VASAHOLM 2. 6. m/s TAMPA 12. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM 16. 6.
s/s CITY OF OMAHA 27. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA 27. 6.
	Porty Australji	
—	*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

29 maja:

s/s BORGILA lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s IWAN lin. zach.-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SOLSTAD po węgiel, PAM.
s/s BUSHWOOD po węgiel, Bergenske.
s/s PRIMULA po węgiel, PAM.
ż/m ANTJE po koks, Rothert & Kiłaczycki.

30 maja:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pas. i towarami, Gdynia Am. L. Ż.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s URANUS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s SCANYORK lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s ODER lin. z Leith dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s HELENE RUSS lin. po ładunek do Turku, Helsinki, Wiborg, Lenczat.
s/s JOHANNES C. RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s STÖR lin. z Bristolu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SKAUTS po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s ALF po węgiel, MEW.
s/s LYGIA po węgiel, PAM.

31 maja:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow., Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s ESSEX DRUID lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Rothert & Kiłaczycki.
s/s HUDIKSVALL ze złomem, PAM.
s/s AIDA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.

1 czerwca:

s/s WARSZAWA lin. z Havre/Londynu po emigrantów, Polbrit.
s/s ANDROMEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s EGON lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s BLENDA lin. zach.-szwedzka da wy- i załad., PAM.
s/s KNUD lub subst. lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
ż/m ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s WIBORG, lin. z Rotterdamu dla wyładowania, Leneczat.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
ż/m DANA dla Olejarni Gdyńskiej, Bergenske.

2 czerwca:

m/s DOLIUS lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.
s/s LECH lin. z Gdańska po ład. i pas. do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. zach.-norweska tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s BATAVIA lin. wsch.-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s MANSURIA lin. zach.-śródziemnomorska tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ATLANTA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s VINGALAND lin. lewantyńska dla wy- i załadowania, Polska—Lewant.
s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s KÄTE lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
ż/m WERNER VINNEN po drzewo, Behnke & Sieg.
s/s ALBERT po węgiel, MEW.
s/s BODIL, Rothert & Kiłaczycki.

3 czerwca:

s/s EQUATOR lin. z Rio, Santos, Buenos Aires, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s TIBERIUS lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Sc. Line.
s/s STEINBURG po węgiel, Bergenske.

4 czerwca:

m/s LIMA z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s OREST lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

5 czerwca:

m/s NORDSTJERNAN lin. ekspresowy z Rio, Santos, Buenos Aires, dla wy- i załadowania, PAM.

6 czerwca:

s/s SKJÖLD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HELDER lub subst. lin. z Leith/Grangemouth dla załadowania, Reinhold.

Przewozy morskie owoców — dziś i w najbliższej przyszłości.

W ostatnich latach daje się zauważyć stałe nasilanie przewozu owoców morzem, jak na krótsze, tak i szczególnie na dłuższe dystanse. Stopniowo rozwinęła się flota światowa specjalnych statków owocowych, jeszcze szczupła, lecz stopniowo się powiększająca. Przedtem wystarczały specjalne przedziały chłodzone na statkach linij regularnych. Również wykorzystywano do przewożenia owoców pomieszczenia chłodzone statków refryżeratorów do przewozu wielkich partyj mięsa.

Jednakże pokazało się, że potrzebna jest do przewozu niektórych owoców, mianowicie jabłek, nietylko odpowiednia stała temperatura, lecz również nieprzekroczenie w powietrzu otaczającem jabłka określonej ilości dwutlenku węgla, gdyż w przeciwnym razie owoce zaczynają się psuć od wewnątrz.

Te obserwacje, pogłębione badaniami naukowemi, doprowadziły do stworzenia specjalnych typów okrętowych chłodni owocowych, dobrze wentylowanych i specjalnie konstruowanych dla różnych gatunków owoców. Najwcześniej rozwinęły się przewozy całookrętowe bananów pomiędzy Antylami a wschodniem wybrzeżem Stanów A. P., jednakże jako przewozy krótkie, nie wymagają one chłodni okrętowych. Flota światowa owocowców przystosowanych do przewozów chłodzonych bananów rozwinęła się dopiero w przewozach pomiędzy krajami eksportującemi banany a Europą.

W tych dniach przed audytorjum żeglugowem w Stockholmie p. V. Schreil. inżynier szwedzki omawiał stan obecny floty specjalnych statków owocowych i widoki jej rozwoju na przyszłość, skąd czerpiemy poniższe dane.

Z początkiem roku bieżącego światowa flota owocowych statków zaopatrzonych w urządzenia chłodnicze liczyła 53 statki i była przeznaczona w pierwszym rzędzie do przewozu bananów. Cała ta flota należy do towarzystw żeglugowych bezpośrednio nie zainteresowanych w sprzedaży i dystrybucji bananów. Z całkowitej ilości tych statków 24 było francuskich, 12 duńskich, 8 norweskich, 6 niemieckich i 3 włoskie. Wszystkie statki francuskie przewożą banany z własnych kolonij, statki duńskie są frachtowane w time-charter przez francuskich ekspedytorów lub ładują towar w Chile, względnie Kalifornji. Norweskie statki pracują w time-charter na rachunek włoski, amerykański lub francuski, statki niemieckie natomiast przewożą owoce z Kamerunu do Hamburga.

Większość transportów owocowych poprzez ocean wymaga odpowiedniego ustawiania skrzyń i silnej wentylacji w izolowanych od ciepła pomieszczeniach, drogą cyrkulacji w ładowniach chłodzonego powietrza.

Na krótsze dystanse wystarczają inne statki, wyżej nie wymienione. Są to mniejsze statki o stosunkowo dużej szybkości, nie mające urządzeń chłodniczych, posiadające jednakże odpowiednio urządzoną skuteczną wentylację. Między innemi na takich statkach (szybsze małe motorowce holenderskie) otrzymujemy w Gdyni partje bananów z portu rozdzielczego w Rotterdamie.

P. Schreil omówił również kwestję usiłowań przystosowania do dalekich przewozów, celem zaprowadzenia konsumcji w Europie — całego szeregu smakowitych tropikalnych i subtropikalnych owoców, co ostatecznie doprowadzi do ukazania się na europejskim rynku nowych handlowych owoców południowych. Liczne stacje doświadczalne badają poszczególne gatunki, ich wytrzymałość i smak przy rozmaitej temperaturze i różnym stanie dojrzałości, celem stworzenia gatunku nadającego się do konsumpcji po długotrwałej podróży do Europy.

Te usiłowania niewątpliwie przyniosą chociażby częściowo pewne powodzenie i dlatego niezależnie od dalszego rozwoju przewozów dotychczas wprowadzonych owoców handlu światowego należy się spodziewać pojawienia się przewozów gatunków owoców dotąd nie zaprowadzonych w Europie. Stąd dodatnie perspektywy dla rozwoju specjalnych przewozów owocowych na oceanach i morzach i dla tonażu tworzonego dla tych przewozów.

O ograniczenie importu krochmalu ryżowego i mączki połyskowej.

Do końca 1932 r. Polska pokrywała swoje zapotrzebowanie na krochmal ryżowy oraz mączkę połyskową wyłącznie zagranicą. Dostawcami tych artykułów były: Belgja, Niemcy, Włochy i Z. S. R. R. Import wymienionych towarów wynosił około 1500 ton rocznie.

zapotrzebowanie Polski pokrywane było zagranicą dlatego, że nie posiadaliśmy odnośnego przemysłu w kraju.

W roku 1932 powstał przemysł krochmalu ryżowego w Tczewie (na Pomorzu) o rocznej zdolności wytwórczej ca 2.000 ton.

Fabryka tczewska produkuje krochmal ryżowy w kawałkach i w proszku oraz błyszcz (mączkę połyskową); pozatem produkty uboczne jak białko ryżowe i paszę ryżową.

Pomimo, że gatunki produkowanego w kraju krochmalu ryżowego i błyszczu nie ustępują pod względem jakości wyrobom zagranicznym i w sprzedaży były dotychczas nieco tańsze od gatunków zagranicznych, znaczna część kupiectwa polskiego chętniej nabywa wyroby zagraniczne aniżeli krajowe. Dzieje się to dlatego, że większość społeczeństwa polskiego, szczególnie z Zachodniej Polski, przy kupnie wymienionych wyżej artykułów, żąda z przyzwyczajenia wyraźnie towaru zagranicznego, płacąc za niego nawet wyższe ceny niż za produkt krajowy, oczywiście bez żadnego rzeczowego uzasadnienia.

Przed powstaniem przemysłu krochmalu ryżowego w kraju płaciliśmy przeciętnie 150,— zł za 100 kg krochmalu zagranicznego. Po uruchomieniu fabryki w Tczewie, cena towaru zagranicznego zredukowaną została do 145,— zł, a cena krochmalu produkcji krajowej wynosiła ok. 125,— zł za 100 kg.

Mimo, że przemysł krajowy może w całości pokryć zapotrzebowanie rynku polskiego na krochmal ryżowy i mączkę połyskową (błyszcz), importujemy jeszcze dość znaczne ilości tych artykułów z zagranicy.

I tak, import tych artykułów wynosił:

W roku	krochmal ryżowy	błyszcz z dom. stearyny, boraksu itp.	mączki ryżow.
1933	6235 q.		
1934	5159 q.	538 q.	175 q.
1935	7091 q.	946 q.	176 q.
1936 I kw.	1161 q.	181 q.	61 q.

W imporcie krochmalu ryżowego partycypowały głównie kraje: Belgja i Niemcy. Błyszcz i mączkę ryżową importowano wyłącznie z Niemiec. Jeśli weźmiemy pod uwagę konsumpcję rynku polskiego na krochmal ryżowy i błyszcz w wysokości ok. 1500 ton rocznie, to z cyfr powyższych wynika, że pomimo produkcji krajowej importowaliśmy w 1933 r. ok. 42% naszego zapotrzebowania, w 1934 r. ok. 39%, a w 1935 roku ok. 53,5%.

Przemysł belgijski i niemiecki nie chcąc stracić tak poważnego odbiorcy, jakim był rynek polski dla tego przemysłu, zawarł w 1933 r. porozumienie, ustalające cenę hurtową na krochmal ryżowy dla swoich rynków wewnętrznych na 160—170,— zł za 100 kg, a specjalnie niską cenę dla rynku polskiego. Cel tego porozumienia jest jasny. Zagranicznym fabrykom chodziło o podcięcie egzystencji polskiemu konkurencyjnemu przedsiębiorstwu za wszelką cenę, aby tylko spowrotem zdobyć rynek polski wyłącznie dla siebie.

Podczas, gdy przed powstaniem przemysłu krajowego, cena krochmalu zagranicznego w hurcie wynosiła 150,— zł za 100 kg, a po ukazaniu się na rynku produktu krajowego — 145,— zł, to w 1933 r. została ona już obniżona do 136,— zł, w 1934 r. do 120,— zł, w 1935 r. do 116,— zł, względnie do 112,— zł. Obecnie przemysł zagraniczny oferuje swój krochmal nawet po cenie 110—108,— zł za 100 kg franko skład polskiego odbiorcy.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że ceny dla rynku polskiego, są cenami wybitnie dumpingowemi, stosowanemi tylko po to, aby zniszczyć przemysł krajowy. Cło wraz z manipulacjami, koszty przewozu, składowe, dostawa do miejsca przeznaczenia i prowizja zastępców wynoszą conajmniej 81,50 zł (w tem samo cło i manipulacje celne 71,50 zł). Przy otrzymywanej cenie za towar zagraniczny 112 do 108,— zł, pozostaje zatem dla fabrykanta belgijskiego wzgl. niemieckiego 30,50 lub 26,50 zł. Jakie więc zyski ciągnął przemysł zagraniczny z konsumenta polskiego do r. 1932 wł., skoro obecnie mógł tak znacznie obniżyć ceny za swój produkt. Oczywiście obecnie osiągana przez zagranicznego dostawcę cena pokrywa mu tylko w małej części jego własne koszty produkcji, gdyż sam ryż dla wyrobu 100 kg krochmalu kosztuje go mniej więcej 25,30 zł, przyczem zaznaczyć musimy, że koszty obróbki wynoszą około 55 — 58% ceny ryżu, a oprócz tego są przecież jeszcze także koszty generalne, jak administracja, koszty handlowe itd. Wysokie straty, jakie przemysł zagraniczny ponosi na eksporcie krochmalu do Polski, kompensuje on sobie bezsprzecznie albo dochodem ze sprzedaży tego artykułu na rynku wewnętrznym, albo też premją, otrzymywaną od swego rządu.

O ile nam wiadomo, przeciętny koszt własny krochmalu krajowego wynosi loco skład odbiorcy 110,— zł za 100 kg, wobec czego nie może być zatem mowy, aby przemysł krajowy mógł, przy obecnych cenach produktu zagranicznego, konkurować z przemysłem zagranicznym.

Wobec tego, że zalew rynku polskiego towarem obcym, przyczynić się może do zniszczenia młodego przemysłu własnego, należałoby ograniczyć import krochmalu ryżowego w kawałkach i w proszku oraz błyszczu ryżowego do minimum, oraz o ile zawarte umowy handlowe z Belgją i Niemcami nie pozwalają na znaczne ograniczenie importu powyższych

artykułów, zwolnić ryż łamany od cła przywozowego dla produkcji krochmalu lub też odpowiednie obciążenie produktu zagranicznego opłatami.

Wreszcie zaapelować należy również do kupiectwa krajowego, szczególnie w Zachodniej Polsce o życzliwe ustosunkowanie się do produktu krajowego i zaniechanie importu krochmalu i błyszczu pochodzenia zagranicznego.

KRONIKA

EKSPORT JAGÓD CZARNYCH PRZEZ GDYNIĘ DO ANGLJI I NIEMIEC.

W latach ubiegłych eksportowaliśmy pokaźne ilości jagód czarnych do Anglji i Niemiec. Część tego wywozu kierowana była drogą lądową do Niemiec i stąd przez Hamburg ekspedjowana do Anglji.

Jak zdołano stwierdzić, angielscy importerzy — odbiorcy polskich jagód, nie wiedzieli o tem, że jest to produkt polskiego pochodzenia i tylko wskutek braku bezpośredniego kontaktu między polskimi eksporterami a angielskimi odbiorcami, towar ten uchodził przez długi czas za artykuł niemieckiego pochodzenia.

Obecnie dzięki gdyńskim firmom owocowym i ich stosunkom na rynku angielskim dowiedzieli się Anglicy o tem, że jagody otrzymywane z Hamburga, pochodzą z Polski i dziwili się bardzo dlaczego sprawa ta przez tyle lat była tolerowana, tembardziej, iż polscy eksporterzy posiadają wszelkie udogodnienia do bezpośredniego eksportu przez Gdynię.

Sprawą tą zainteresowała się jedna z poważniejszych firm gdyńskich i według wszelkiego prawdopodobieństwa skieruje ona wywóz tego artykułu przez Gdynię jeszcze w bieżącym sezonie.

NOWY TRANSPORT KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

W tych dniach zostanie załadowane w portach brazylijskich na s/s Pułaski około 11.000 worków kawy brazylijskiej. Transport ten nadejdzie do Gdyni około 22 czerwca br.

Podział kontyngentu przywozowego na powyższą ilość kawy dokonany został przez Centralną Komisję Przywozową w dniu 22 maja b. r.

PRÓBY UTRUDNIENIA PRODUKCJI PROSZKU KAKAOWEGO NA EKSPORT.

Jedna z firm okręgu Izby Gdyńskiej zajęła się produkcją proszku kakaowego na eksport. Pomimo silnej konkurencji ze strony przemysłu zagranicznego, szczególnie holenderskiego, firma krajowa znalazła jednak zbyt na proszek kakaowy, produkowany w Polsce.

Eksport proszku krajowego spotkał się jednak z nieprzychylnem ustosunkowaniem się niektórych fabryk krajowych oraz niektórych organizacyj zawodowych. Mianowicie, chcąc produkować proszek kakaowy na eksport — koniecznym jest import ziarna kakaowego. Jakkolwiek firma eksportująca proszek kakaowy, sprowadza ziarno kakaowe dla produkcji tegoż w obrocie uszlachetniającym czynnym, co do którego decyduje jedynie Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwo Skarbu i zdawałoby się, że firma nie powinna mieć tu żadnych trudności, to jednak w praktyce jest inaczej. Podczas, gdy obrót uszlachetniający idzie normalnym trybem i nie można fabryce zakazać tego obrotu, to jednak zainteresowane czynniki krajowe usiłują wpłynąć na zmianę ustosunkowania się ze strony władz ministerjalnych na drodze propozycyj opinjodawczych. W odniesieniu do podziału kontyngentu na ziarno kakaowe dla produkcji krajowej, zaznaczyć przytem wypada, że sposoby, jakich się ima konkurencja krajowa w swej akcji na szkodę firmy, produkującej proszek kakaowy na eksport, nie licują z dobremi obyczajami kupieckiemi.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W drugiej dekadzie maja urządziły gdyńskie firmy aukcyjne łącznie pięć przetargów, na których ogółem wystawiono ca 5.150 skrz. cytryn syryjskich, 4.126 pomarańcz hiszpańskich i 618 skrzyń pomarańcz palestyńskich, z czego największe ilości przeaukcjonowały Gdyńskie Targi Owocowe S. A., a mianowicie: 4.140 skrzyń cytryn, 2.195 skrzyń pomarańcz hiszpańskich i 400 skrzyń pomarańcz palestyńskich.

Cytryny syryjskie aukcjonowane w okresie sprawozdawczym nadeszły dwoma statkami. Wcześniejszy ładunek, zgłoszony do przetargu dnia 13 maja został wprawdzie całkowicie sprzedany, jednak ceny osiągnięte były stosunkowo niskie i wahały się w granicach zł 25—29. Druga partja aukcjonowana 18 maja uzyskała już znacznie wyższe ceny, a mianowicie zł 38,50—40.

Pomarańcze hiszpańskie miały nadal wielki popyt, a ceny na nie utrzymały się na poziomie z poprzednich przetargów. Większość aukcjonowanych partyj sprzedano po zł 1,15—1,23 za kg.

Również pomarańcze palestyńskie cieszyły się wielkim popytem, czego najlepszym dowodem są zawarte tranzakcje, prawie na wszystkie zgłoszone do przetargów partje, po cenie zł 1,32—1,36 za kg.

Szczegółowy przebieg poszczególnych przetargów w tej dekadzie przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o. w Gdyni zorganizowały w tej dekadzie dwa przetargi w dniach 11-go i 18-tego maja. O aukcji z 11-go maja pisaliśmy w poprzednim numerze „Biuletynu". Do przetargu w dniu 18-go maja firma aukcyjna zgłosiła 1.218 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 495 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Przetarg odbył się w obecności dwudziestu kilku nabywców z różnych miast. Większość towaru zakupiono dla firm w Warszawie, Katowicach i Łodzi. Firmy gdyńskie nie nabyły ani jednej partji.

Aukcję rozpoczęto od przetargu pomarańcz palestyńskich marki Pardees-Aphil, których wystawiono ogółem 900 skrzyń w 11 partjach.

Z uwagi na wysoki gatunek towaru, przywieziony s/s „Sarmacja" kupcy akceptowali cenę wywoławczą.

Wszystkie partje zostały nabyte po cenie zł 1,35—1,36 za kg.

Resztę partyj, t. zn. 4 po 100 skrzyń marki „Pardees" i „Lord-Perfect" musiano wycofać z powodu braku nabywców. Prawdopodobnie jednak partje te dlatego nie znalazły nabywców, ponieważ towar ten, przywieziony już dość dawno s/s „Vikingland" wykazywał wiele braków i nabycie jego było bardzo ryzykowne.

Następnie przeaukcjonowano 495 skrzyń pomarańcz hiszpańskich w opakowaniu ogrodowem, przywiezionych s/s „Lewant".

Wszystkie partje sprzedano, osiągając ceny w granicach zł 1,15 do 1,17. Przy aukcjonowaniu tych partyj widocznem było, iż aukcjonator niezbyt wierzył w możliwość korzystnego zbytu, a to z uwagi na nowy sposób opakowania i dlatego odrazu podyktował niższą cenę wywoławczą, którą kupcy nietylko że podtrzymali, ale znacznie przekroczyli. Przy następnych partjach aukcjonator rozpoczynał przetarg już od wyższych stawek, jednak przy dojściu do zł 1.16, o mało że nie został zmuszony do wycofania partji i tylko ze względu na to, że była to ostatnia partja, nabyła ją firma katowicka.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A. w Gdyni

urządziły w okresie sprawozdawczym dwie aukcje, a to w dniach 13 i 18 maja. O aukcji z 13 maja zamieściliśmy sprawozdanie w poprzednim numerze „Biuletynu".

Gdyńskie Targi Owocowe wystawiły na aukcję w dniu 18 maja 2.000 skrzyń cytryn syryjskich, przywiezionych s/s „Foscolo" a więc towar świeży i dobry, oraz 1.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, przywiezionych s/s „Lewant".

Zgłoszone do przetargu cytryny syryjskie stanowiły własność firmy aukcyjnej, pomarańcze natomiast zgłosiła hiszpańska firma z Gandji Jose Roma Marti.

Aukcjonator nie przeczuwając, że popyt na cytryny będzie wielki, wystawił początkowo tylko 1.000 skrzyń, które odrazu osiągnęły dobrą cenę. Po przelicytowaniu 16 partyj i wyśrubowaniu ceny do 40 zł aukcjonator zdecydował się wystawić jeszcze 1.000 skrzyń, które również rozebrano po cenie zł 39,50—40 za skrzynię.

Następnie przeaukcjonowano pomarańcze hiszpańskie w ilości 1.000 skrzyń. Wszystkie partje zostały nabyte po cenie zł 1,15 za kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe S. z o. o. w Gdyni urządziły w tej dekadzie również dwa przetargi w dniach 13 i 18 maja. Na aukcję w dniu 13 maja wystawiła firma tylko 1.47? skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Berna-Imperial" w skrzyniach standartowych. Wystawca Jan de Wit z Valencji towar nadesłał statkiem „Canadia" w ilości 750 skrzyń. Drugą partję wystawiła firma Thomas Cabrera w liczbie 500 skrzyń, które nadeszły statkiem „Niobe" i wreszcie 192 skrzynie gatunku Blood-Oval wystawił Sindicato Cosech. Naranj. Ten ładunek przyszedł do Gdyni statkiem „Caledonia". Jak zwykle pomarańcze „Berna-Imperial" uzyskały najwyższe ceny, a mianowicie w granicach od zł 1,18 do 1,20 i zostały wszystkie sprzedane. Pozostałe partje, jako gatunkowo słabsze, sprzedano po zł 1,05 do zł 1,08 i również zostały całkowicie sprzedane. Większość towaru zakupiły łódzkie firmy i tylko jedną partję nabyła firma gdyńska.

Do następnego przetargu w dniu 18 maja wystawiły Bałtyckie Aukcje Owocowe tylko cytryny syryjskie w liczbie 1.007 skrzyń, które nadeszły do Gdyni 3-ma statkami: 300 skrzyń statkiem „Halfdan", 427 skrzyń statkiem „Ivar" i 300 skrzyń statkiem „Sleipner".

Pierwszy ładunek zawierał skrzynie, w których były tylko 300-ki, a dwie następne partje same 360-ki. (ilość sztuk w skrzyni).

Wszystkie trzy partję były przed aukcją oclone i znajdowały się w magazynach firmy ekspedycyjnej „Pantarei" oraz VIII magazynie Wolnej Strefy.

Mimo, iż towar był świeży i w dobrym stanie, nabywcy ociągali się z zawieraniem tranzakcyj w granicach limitu. Pierwszych kilka partyj poszło pod młotek po zł 29—30. Dopiero piąta partja osiągnęła „możliwą" cenę zł 35 za skrzynię. Cena ta utrzymała się i przy następnych tranzakcjach i tylko jeden raz akceptował nabywca wyższą stawkę, a mianowicie zł 37.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE.

W dniu 22—25 maja gdyńskie firmy importowe notowały na niżej wyszczególnione towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów w Gdyni.

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,65—3,75 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,55—3,65 za 1 kg
brazylijska Rio 3 — zł 3,70—3,85 za 1 kg
brazylijska Rio 7 —
brazylijska Santos Extra Prim zł 4,45—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos Fansy — zł 4,50—4,90 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4,05—4,35 za 1 kg
Niebieska Tanganijka afr. — zł 5,05—5,15 za 1 kg
Niebieska Maragogype duże ziarna — zł 5,90—6,60 za 1 kg.

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,80—13,10 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia gat. — zł 15,50—16,50 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa gat. — zł 13,80—15,30 za 1 kg
Kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 24,00—26,00 za 1 kg.

Kakao i masło kakaowe:

Kakao w proszku holenderskie Van Houten zł 5,00—5,25 za 1 kg
Kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,30—2,60 za 1 kg
Masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,40 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,75—1,80 za 1 kg.

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong" — zł 5,25—5,35 za 1 kg
pieprz biały „Muntok" — zł 6,20—6,30 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment)
cynamon Cassia Lignea — zł 8,20—8,45 za 1 kg
cynamon Vera Prima Cassia — zł 9,20—9,30 za 1 kg
cynamon ceyloński „Canhel" zależnie od gatunku — zł 8,60—9,10 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg — zł 6,40—6,50 za 1 kg
gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6,40—6,50 za 1 kg
kwiat muszkatowy zależnie od gat. i opakowania — zł 10,50—12,50 za 1 kg
kardamon — zł 32,00—34,00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 47,00—52,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 55,00—58,00 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:

koryntki zależnie od gatunku — zł 1,35—1,40 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie:
  w workach — zł 1,85—1,90 za 1 kg
  w skrzynkach — zł 1,90—2,00 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gatunku — zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzynkach zależnie od gatunku — zł 1,95—2,10 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrzynkach po 12,5 kg — zł 2,25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gatunku — zł 1,60—1,75 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrzynkach zależnie od gatunku po 12,5 kg — zł 5,80—5,90 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w workach — zł 2,70—2,80 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w skrzynkach — po 12,5 kg — zł 2,80—2,90 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1,10—1,25 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 10 kg zależnie od gatunku — 3,60 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
  a) bośniackie, zależnie od wielkości śliwek — zł 1,00—0,95 za 1 kg
  b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,30—1,40 za 1 kg
śliwki suszone w skrzynkach po 12,5 wzgl. 25 kg:
  a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,05—1,20 za 1 kg
  b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,40—1,65 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie, zwykłe — zł 6,25—6,40 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6,40—6,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,80—7,00 za 1 kg
orzechy chińskie łuszczone „Arachid" — zł 3,45 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 3,00 za 1 kg
jądra orzechowe hiszpańskie w workach po 100 kg — zł 5,10—5,30 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie, kalifornijskie przebierane — zł 3,30—3,50 za 1 kg
pestki morelowe, gorzkie łamane — zł 2,95—3,20 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oryginalna nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3,60 za 1 kg

oryginalna hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3,05—3,20 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 10 kg — zł 2,95—3,05 za 1 kg

Konserwy rybne:
sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 rybki w pudełku — zł 0.48—0,50 za pudełko
sardynki portugalskie 1/10 ilustrowane 2—3 rybki — zł 0,47—0,48 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,88—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustrowane — zł 0,87—0,88 za 1 puszkę

sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100.00—105,00 za beczkę
sardele holenderskie, brabanckie w puszkach skrzynka 5 kg — zł 14.00—17.00 za skrz.

Owoce świeże:
banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za kg
banany jamajskie gat. II — zł 2,00 za kg
banany jamajskie gat. III — zł 1,60 za kg
pomarańcze hiszpańskie „Bernas Imperiales“ zł 1,15—1,20 za 1 kg
pomarańcze palestyńskie „Valencja“ — zł 1,32—1,35 za 1 kg
cytryny syryjskie za skrzynkę wagi ca 39.5 — 40,5 kg — zł 39,50—40,00

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 czerwca 1936 r. | NR. 16

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Hołd sfer gospodarczych Okręgu Izby Prezydentowi Rzeczypospolitej

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor wystosował w dniu 10-cio lecia sprawowania przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Jego urzędu, depeszę hołdowniczą sfer gospodarczych okręgu Izby treści następującej:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej
Profesor Dr Ignacy Mościcki
Zamek Warszawa.

„Sfery gospodarcze, zrzeszone w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, składają Panu Prezydentowi wyrazy najgłębszej czci i hołdu w dniu 10-lecia sprawowania najwyższego urzędu Rzeczypospolitej, zapewniając, że, pomne wskazań Pana Prezydenta, wygłaszanych na tych Ziemiach, zawsze trwać będą w służbie na swych wysuniętych posterunkach, ku chwale i pożytkowi Ojczyzny.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni
Prezes Stanisław Tor".

Tezauryzacja a P. K. O.

Nastroje niepewności walutowej wyrażają się w tezauryzacji (chowaniu) pieniądza i złota. Powoduje to wycofywanie wkładów z banków i wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw, pozbawiając w ten sposób życie gospodarcze potrzebnej obiegowej gotówki, co porównać można z coraz większym upustem krwi z żywego organizmu i coraz większem osłabianiem tego organizmu. W rezultacie coraz mniej gotówki w obiegu i w bankach oraz coraz większe trudności przy wymianie dóbr i dla życia gospodarczego. Jednem słowem szkodliwość tezauryzacji jest oczywistą i winna być zwalczana wszelkiemi środkami.

Chcemy tu poruszyć jedną sprawę, która nas w najwyższym stopniu niepokoi, lecz którą dla tych czy innych względów poruszana jest tylko bardzo dorywczo i ostrożnie. Uważamy jednak, że sprawa ta powinna być nareszcie jasno i otwarcie postawioną dlatego, że przy dobrych chęciach — naszym zdaniem — obecny stan może i winien być zreformowany i to zgodnie z postulatami i wymaganiami naszego życia gospodarczego.

Rozchodzi nam się o całokształt polityki finansowej Pocztowej Kasy Oszczędności. — Z jednej strony z największem uznaniem oceniamy działalność P. K. O. jako instytucji tak znakomicie ułatwiającej obrót bezgotówkowy i docierającej do najdalszych zakątków naszego kraju. Również z uznaniem dowiadujemy się ze sprawozdań P. K. O. o stopniowym wzroście oszczędnościowym w Polsce. Aparat P. K. O. działa w pełnym słowa tego znaczeniu doskonale.

Z drugiej jednak strony — to stopniowe gromadzenie i komulowanie przez P. K. O. oszczędności i kapitałów w kraju powoduje

następujące skutki. Cała gotówka — osobliwie drobnych ciułaczy — ucieka z banków prywatnych i Komunalnych Kas Oszczędności do P. K. O. Nie mówiąc już o tem, że taka ucieczka kapitałów do P. K. O. powoduje coraz mniejszą płynność banków prywatnych i K. K. O., a nawet wywołuje w ostatecznym rezultacie poważne trudności płatnicze niektórych banków i K. K. O.. lecz głównie — i o to nam chodzi — wyciąga stopniowo coraz większe kapitały z obiegu gospodarczego.

Każdy złoty, ulokowany w bankach i K. K. O., może wracać i wraca z powrotem do życia gospodarczego w postaci dyskontu weksli i pożyczek, udzielanych przez te instytucje. Natomiast każdy złoty, ulokowany w P. K. O., stracony jest dla prywatnego rynku pieniężnego i życia gospodarczego. Wytwarza się coraz większy ścisk na naszym i tak już szczupłym rynku pieniężnym, który stopniowo wzrasta i wzrastać będzie.

Jest słusznem, że każdy lokować może swe pieniądze tam gdzie chce i pod tym względem panuje zupełna swoboda. Tu nie chodzi o jakiś zarzut przeciw P. K. O. co do wytwarzania niezdrowej konkurencji dotyczącej lokat pieniężnych, chodzi tylko o to, że obecna polityka finansowa P. K. O. jest dla nas niczem innem, jak tezauryzacją oszczędności.

W rezultacie nikt z pośród nas z tych pieniędzy nie korzysta i korzystać nie może, bo tak stanowi statut P. K. O. Jest to niczem innem, jak dalszem rozszerzaniem restrykcji na rynku pieniężno-kredytowym, paraliżująco oddziaływującem na życie gospodarcze, bo kapitałów w bankach i K. K. O. jest coraz mniej i nawet najsilniejsze i zdrowe przedsiębiorstwa nie mogą nigdzie uzyskać kredytu, a często nawet dysponować zamrożonemi własnemi kapitałami. Obieg pieniężny zmniejsza się tak dalece, że już staje się katastrofalnym.

W parze z tem mamy tezauryzację, — bo czem to jest, jeżeli nie tezauryzacją, — uprawianą przez wszelkie ubezpieczalnie społeczne, których kapitalizacja postępuje w tempie również dla nas zastraszającem. Do tego dochodzi rygorystyczne ściąganie podatków, zrozumiałe i konieczne, ale również bardzo uciążliwe.

Otrzymujemy tragiczny obraz coraz większego i silniejszego wypompowywania z życia gospodarczego ożywczej gotówki, bez której egzystencja nasza staje się niemożliwą. — W specjalnie trudnej sytuacji znajduje się prowincja: nasz przemysł, handel i rolnictwo. Stopniowo znikają tam placówki kredytowe, banki spółdzielcze, Kasy Stefczyka, a nawet niektóre K. K. O. Powstaje kompletna pustka na prowincji. Znamy większe miasta, w których 100 zł. pożyczki otrzymać nie można, i gdzie dzienną kasę nigdzie nie można wpłacić, bo wszystkie instytucje pieniężne albo zniknęły, albo są zupełnie niewypłacalne.

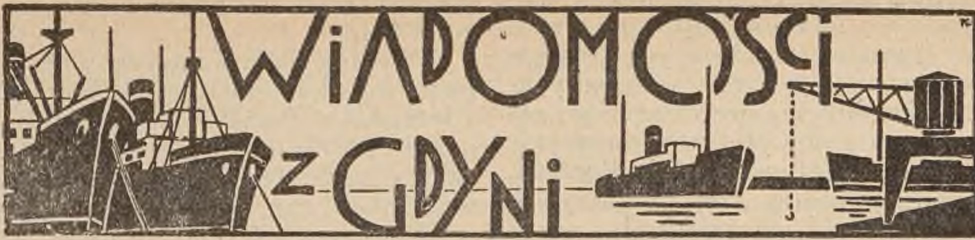
Powiedzą nam, przyczyna leży w nieoględnej polityce kredytowej tych zamarłych instytucyj kredytowych. Częściowo jest to słuszne, ale w większej mierze przyczyna leży przedewszystkiem w braku dopływu i w ucieczce kapitałów do P. K. O. Komplikuje sytuację jeszcze to, że nowa Ustawa o K. K. O. tak dalece zwężyła możliwość kredytowania życia gospodarczego przez K. K. O., że nie wchodzą one już w rachubę dla przedsiębiorstw średnich i większych, które dotąd przez długie lata z dobrym skutkiem dla obu stron korzystały z pomocy K. K. O. Jednem słowem na prowincji wytworzyła się zupełna pustka kredytowa i martwota w dziedzinie obrotu pieniężnego.

Zapytujemy, w jaki sposób Panowie Ministrowie Skarbu oraz Przemysłu i Handlu wyobrażają sobie ożywienie aktywności gospodarczej w Polsce? Kto ma temu dopomóc i dokąd mamy się zwracać w tej sprawie o współpracę finansową? Wszelkie banki państwowe prawie że zaprzestały akcji kredytowej, instytucyj prywatnych kredytowych niema, K. K. O. ograniczono — więc co mamy zrobić?

Otóż nad tym ciężkim dla nas problemem należałoby poważnie zastanowić się, wszelkie bowiem hasła o konieczności ożywienia życia gospodarczego pozostaną głosem wołającym na puszczy przy dzisiejszej polityce finansowej państwowych instytucyj kredytowych. I tu właśnie uważamy za konieczne poruszyć sprawę P. K. O., która jedynie i niepodzielnie pozostała na placu boju. Każdy prawie oszczędzony grosz płynie teraz do P. K. O. i słusznie. Ale niech ten grosz wróci choć częściowo do nas, a nie znika w skarbcach P. K. O., o to nam się rozchodzi. Jak to zrobić i w jaki sposób zreorganizować statut P. K. O. — nad tem należy naturalnie się zastanowić.

Poruszyliśmy tu otwarcie to, o czem się szeroko mówi i debatuje na zebraniach każdej organizacji gospodarczej. A jeżeli to caeterum censeo jest tak aktualne, należy tą sprawę jasno i otwarcie postawić, zmiana bowiem obecnej polityki finansowej P. K. O. wydaje się być konieczną i w wysokim stopniu naglącą o ile w życiu naszem gospodarczem nastąpić ma poprawa i ożywienie.

Inż. Alfred Dziedziul



WIZYTACJE PREZESA IZBY ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH W OKRĘGU IZBY.

W ostatnich dniach Prezes Izby p. Stanisław Tor w towarzystwie Dyrektora Izby D-ra J. Kulikowskiego rozpoczął wizytację zakładów przemysłowych na terenie Okręgu Izby w celu dokładnego zaznajomienia się na miejscu z warunkami pracy tych zakładów i ich postulatami, w kierunku ułatwień w pracy nad rozwojem i udoskonaleniem produkcji oraz uintensywnieniem działalności eksportowej.

Do chwili obecnej Prezes i Dyrektor Izby zwiedzili Zakłady towarzystwa dalekomorskich połowów śledzi „Mewa" w Gdyni oraz fabrykę krzeseł w Gościcinie pow. morskiego.

Rozwój pierwszego z wyżej wspomnianych przedsiębiorstw w kierunku możliwie jak najdalej idącego skoncentrowania w porcie gdyńskim czynności, związanych z zasolaniem śledzi dalekomorskich połowów przy zużytkowaniu surowców i półfabrykatów wyrobu krajowego spowodował konieczność stworzenia przemysłu pomocniczego w postaci fabrykacji beczek, co ze swej strony spowodowało konieczność zorganizowania zaopatrzenia przedsiębiorstwa w odpowiednie materjały drzewne, przerabiane na miejscu przez siły fachowe.

Co do fabryki krzeseł w Gościcinie, to jak wiadomo, rozszerzyła ona swą produkcję na inne rodzaje mebli i stanowi jeden z najbardziej nowocześnie urządzonych zakładów na terenie Polski w tej branży. Ze względu na wielkie możliwości produkcji i nastawienie jej na eksport Zakład w Gościcinie wymaga szczególnej uwagi.

W wyniku tych obu wizytacji Prezes Izby wydał zarządzenie, które spowodować mają ułatwienia w działalności obu przedsiębiorstw tak w zakresie zaopatrywania ich w niezbędny surowiec, jak również w zakresie eksportu.

W najbliższej przyszłości przewidziane są wizytacje dalszych przedsiębiorstw przemysłowych tak na terenie Gdyni jak i Okręgu Izbowego.

WSPÓŁPRACA SAMORZĄDÓW PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEGO I ROLNICZEGO NA POMORZU.

W celu kontynuowania współpracy pomiędzy naszą Izbą a Pomorską Izbą Rolniczą, jaka zapoczątkowana została w listopadzie roku zeszłego przy opracowaniu a następnie przedstawieniu postulatów przemysłu, handlu i rolnictwa na terenie Pomorza Komisji Rządowej dla współpracy z samorządem gospodarczym, odbędzie się w dniu 8 czerwca w Toruniu konferencja przedstawicieli naszej Izby z przedstawicielami Izby Rolniczej.

Na konferencji tej omówione zostaną zagadnienia interesujące oba samorządy oraz ustalone będą sposoby współdziałania w zakresie realizacji wspólnych postulatów. — Z ramienia Izby naszej w konferencji wezmą udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, Dyrekteor Izby Dr Józef Kulikowski oraz Naczelnik Wydziału Handlowego p. T. Marchlewski.

ZEBRANIE SEKCJI ŻEGLUGOWO-PORTOWEJ.

W dniu 3-go czerwca odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. W. Rawicza Szczerbo, zebranie Sekcji Żeglugowo-Portowej Izby przy udziale Radców tej Sekcji: Prezesa Honorowego Izby Inż. W. Korzóra, Wiceprezesa Izby F. Kollata, L. Byczkowskiego, W. Jasińskiego, F. Marszała, K. Muchy, J. Rummla, Dyrektora Izby D-ra J. Kulikowskiego, Wicedyrektora J. Kawczyńskiego i korespondentów Izby Dra T. Bierowskiego i Dra B. Kasprowicza.

Głównym przedmiotem obrad Sekcji było ustalenie stanowiska naszej Izby do opracowywanego obecnie zagadnienia komercjalizacji portu gdyńskiego. W toku dyskusji ustalono, że możliwie szybkie wydzielenie administracji portu gdyńskiego z ogólnej administracji państwowej i nadanie jej formy elastycznej jest sprawą wysoce pożądaną i pilną, ustalono dalej, że ze względu na ogólną politykę gospodarczą państwa na odcinku morskim i wagę Gdyni w zakresie tej polityki, jako jedynego portu morskiego na terytorjum polskiem, liczyć się należy z rolą czynnika państwowego w administracji portu, wreszcie ustalono, że czynnikiem prywatno gospodarczym, jaki powinien być przedewszystkiem powołany do współdziałania w administrowaniu portem są przedstawiciele praktycznego życia gospodarczego portu, których praca jest związana ściśle i bezpośrednio z portem gdyńskim i którzy dzięki temu dają gwarancję fachowego i najbardziej auto-

rytatywnego podchodzenia do zagadnień wynikających na tle administracji portowej. Natomiast w organach, ustalających ogólne wytyczne rozwoju portu jest wskazany udział przedstawicieli życia gospodarczego zaplecza. W związku z powyżej ustalonem stanowiskiem, Sekcja Żeglugowo — Portowa stwierdziła rozbieżność w jej zapatrywaniach na zagadnienie administracji portu gdyńskiego z zapatrywaniami Związku Izb Przemysłowo — Handlowych oraz wskazała na konieczność sformułowania przez Izbę naszą swego punktu widzenia na tę sprawę. Następnie Sekcja rozważyła sprawę t. zw. uprzywilejowania Gdyni, i stwierdziła, że w czasach ostatnich pod wieloma względami zainteresowania sprawami rozwoju portu gdyńskiego osłabły ze szkodą dla całokształtu naszych poczynań gospodarczych na odcinku polityki morskiej, i że w związku z tem nie może być mowy o uprzywilejowaniu Gdyni, lecz raczej o konieczności traktowania jej pod wieloma względami na równych podstawach z innemi ośrodkami kraju i stworzenia warunków konkurencyjności w pracy z innemi portami zagranicznemi.

W wyniku dyskusji nad powyższemi zagadnieniami Sekcja Żeglugowo — Portowa rozważyła sprawę wzmożenia prac Izby w zakresie zagadnień morskich i wysunęła szereg postulatów, które powinny byłyby się przyczynić do usprawnienia prac Izby w tej dziedzinie.

KOMUNIKACJA LOTNICZA GDYNI Z ZAPLECZEM.

W połowie zeszłego miesiąca podjęta została po przerwie zimowej stała komunikacja lotnicza pomiędzy Gdynią (lotnisko w Rumji) a Warszawą i dalszem zapleczem. Komunikacja ta ma wielkie znaczenie nietylko dla ruchu pasażerskiego, lecz również dla przesyłek pocztowych i towarowych szybką drogą powietrzną.

Według obowiązującego obecnie rozkładu lotów samoloty startują codziennie o godz. 9.25 z lotniska w Rumji i przylatują do Warszawy o godz. 10,55; ten sam samolot po kwadransie czyli o godz. 11,10 wylatuje dalej do Krakowa, dokąd przybywa po godzinie o 12,10; w Warszawie również następuje bezpośrednie połączenie z Katowicami.

W drodze powrotnej samolot startuje z Krakowa o godz. 13.40, po godzinnym locie przybywa do Warszawy i odlatuje dalej do Gdyni o godzinie 15-tej, o godzinie 16.30 następuje przylot na lotnisku w Rumji. W Warszawie samolot do Gdyni ma **bezpośrednie połączenie** z samolotem przylatującym z Aten, Sofji, Bukaresztu i Lwowa, jak również z samolotem, przybywającym z Katowic. Z powyższych danych widzimy, że obecnie Gdynia została poważnie zbliżona, jeśli chodzi o czas, w swych połączeniach z szeregiem poważnych ośrodków zaplecza.

Zaznaczyć przy tem należy, że na linji Gdynia — Warszawa — Kraków kursują samoloty Douglas, najnowszej konstrukcji, mogące przewieźć 14 pasażerów. Pozatem samoloty posiadają zdolność przewiezienia towarów wagi do 1.000 kg. Przesyłki towarowe do tej wagi powinny być zgłaszane na 1 dzień przed dniem odlotu, a pozatem powinny mieć opakowanie do rozmiaru 1 metr × ½ metra × ½ metra; zasadnicza opłata za przewóz do Warszawy względnie z Warszawy wynosi 45 gr od kilograma, do Krakowa i Katowic 80 gr od kilograma, zaznaczyć przy tem należy, że w razie wielokrotnego korzystania z przewozu samolotami istnieje możliwość ustalenia ceny na podstawie specjalnego porozumienia.

Przesyłki listowe przewożone są za dopłatą 5 gr i mogą w Gdyni być nadane do autobusu lotniska przy Biurze Lotu do godz. 8.45.



ZASTOSOWANIE KONTENERÓW KOLEJOWYCH W KOMUNIKACJI MORSKIEJ.

Tak zwane kontenery (skrzynie zbiorcze), służące celom bezpiecznego i w razie potrzeby zbiorowego przewozu drobnicy, zwłaszcza kruchej i ładunków wartościowych, ogromnie się rozpowszechniły w przewozach kolejowych, mając szereg bardzo poważnych zalet, w pierwszym rzędzie lepszą ochronę ładunku, częściową, lub całkowitą zbyteczność jego opakowania normalnego, możliwość zbiorowych przesyłek, wreszcie możliwość zajęcia części wagonu zamiast całości jego, w pewnych warunkach, za specjalną ulgową opłatą. Kontenery kolejowe z reguły odbywają podróż powrotną bezpłatnie lub za wyjątkowo niskim frachtem: zarządy kolejowe okazują przewo-

zom w kontenerach również inne udogodnienia i zniżki. Przewozy w kontenerach stały się w całem tego słowa znaczeniu przewozami międzynarodowemi, stąd tendencja uzupełniania kolejowych przewozów w kontenerach — przewozami morskiemi, i nawet transoceanicznemi.

Międzynarodowe Biuro Kontenerów, które odbyło w tych dniach posiedzenie o charakterze zjazdu międzynarodowego we Frankfurcie nad Menem zajmowało się na tych obradach między innemi sprawą *morskich* przewozów w kontenerach. Skonstatowano, że dotąd morski ruch towarów w kontenerach rozwinął się znacznie jedynie w komunikacji pomiędzy Anglją a kontynentem Europy.

W tym ruchu są w użyciu niemal wyłącznie należące do prywatnych angielskich przedsiębiorstw kolejowych kontenery, przewożone dalej i odwożone z powrotem również prywatnemi statkami, należącemi do tychże towarzystw kolejowych. Przewozy morskie dokonywane są tu na podstawie taryf angielskich kolei z nadwyżkami, które wynoszą zależnie od towaru od 5 do 33% taryfy lądowej. Przewóz powrotny próżnych kontenerów odbywa się bezpłatnie. W roku 1935 przewieziono na kontynent przeszło 7.000 kontenerów.

Odpowiedzialność za przewóz aż do kontynentalnych portów przeznaczenia jest regulowana ogólnemi postanowieniami kolei angielskich. Przewozy te odbywają się w kierunku portów francuskich, belgijskich i holenderskich, których koleje mają zyski z tego ruchu i konkurują w nim między sobą. Zawierane są specjalne umowy kontynentalnych kolei z angielskiemi linjami kolejowemi: nie tak dawno zawarta została specjalna umowa pomiędzy belgijskiemi kolejami a Great Eastern Railway, dotycząca przewozów kontenerów na statkach trajektowych tej linji.

Przesyłka kontenerów rozwija się również pomyślnie w komunikacji pomiędzy portami francuskiemi a Afryką Północną, przyczem na tej trasie odbywa się w coraz większym stopniu przesyłka kontenerów w pomieszczeniach chłodzonych. Francuskie koleje północne, posiadające pewną ilość własnych wielkich kontenerów udzielają poszczególnym firmom eksportowym zezwoleń na użycie tych kontenerów do wysyłki towarów do Północnej Afryki. Żądane jest jedynie ubezpieczenie wypożyczonych kontenerów od niebezpieczeństw podróży morskiej i pobiera się prócz obliczenia frachtu kolejowego pewne odszkodowanie zależnie od wielkości kontenera, ażeby pokryć koszty możliwych uszkodzeń.

Specjalny ruch kontenerów, przewożonych w pomieszczeniach chłodzonych odbywa się na podstawie umów pomiędzy prywatnem towarzystwem składów — chłodni portowych, a towarzystwami żeglugi wykonywującemi przewozy pomiędzy Afryką Północną a Marsylją.

Włosi jeszcze nie mają ruchu prywatnych kontenerów w komunikacji z Afryką, jednakże szeroko już jest rozwinięty transport w tym kierunku kontenerów wojskowych, i to również jako kontenerów chłodzonych.

W komunikacji zewnętrznej Niemiec stosowano jak dotąd kontenery mało, i to przeważnie w kierunku Anglji, z użyciem angielskich kontenerów kolejowych, oraz w mniejszej mierze niemieckich, o wymiarach 4,20 na 2,00 na 2,00 metry. Dotąd przesyłano przeważnie w tych kontenerach wanny, szkło, towary szklane i kamionkowe, towary emaljowane, aluminjowe i żywe rośliny. Jednolitego dla różnych linij obliczenia frachtu za przewóz kontenerów dotąd niema, gdyż każda z linij stopniowo rozwinęła u siebie przewóz kontenerów według odmiennych zasad. Dzierżawy za kontenery przeważnie się nie pobiera, również i w wypadkach, gdy kontenery należą do przedsiębiorstw żeglugi. W tym ostatnim wypadku armator — właściciel kontenera pokrywa swe koszty przez to, że do frachtu morskiego, obliczanego częściowo za wagę netto towaru, częściowo za wagę brutto kontenera, dolicza się nadwyżka 5-procentowa.

Gdy kontener należy do firmy ekspedycyjnej dzierżawa takowego wkalkulowuje się do całkowitej kwoty należności za przewóz. Naogół oblicza się za turnus z niemieckiego portu i z powrotem po 1 sh za dobę, a to celem pobudzenia użytkujących do szybszego obrotu kontenerami. Co do reekspedycji próżnych kontenerów — niema również jednolitego zwyczaju. Częściowo, jak na kolejach niemieckich, zwrot próżnych kontenerów odbywa się bezpłatnie, częściowo pobiera się stawkę w wysokości od 12 do 33 sh za jeden kontener.

Dla komunikacji morskiej nadają się w pierwszym rzędzie wielkie kontenery. Niemieckie koleje rozwinęły dla ruchu kolejowego typ małego kontenera, których mają już 14 tys. sztuk, kontenerów wielkich mają mało i dlatego w ich przewozach morskich nie grają roli. Wielkie kontenery mają tę wadę, że są wogóle mniej wzięte i podczas sezonowych wahań ruchu na ich bezczynności powstają duże straty.

W komunikacji transatlantyckiej przewozy w kontenerach jeszcze się nie rozwinęły i prawdopodobnie nie prędko jeszcze się rozwiną.

Zdobycie powrotnego ładunku dla kontenerów przeważnie nastręcza trudności, natomiast przewozy zwrotnych próżnych kontenerów przy ogromnie długich okresach cyrkulacji transoceanicznej uczyniłyby eksploatację kontenerów w tym ruchu zbyt kosztowną.

Zaznaczyć jeszcze należy, że zazwyczaj odpowiedzialność za przewóz kontenerów i ich zawartości na statkach morskich określa się w konosamentach. Kontener, zależnie od umowy, bywa, lub nie bywa dopuszczany do przewozu na pokładzie okrętu.

ŻEGLUGA NIEMIECKA ŻĄDA ZAMIAST SUBWENCYJNEJ POLITYKI USUNIĘCIA UJEMNYCH SKUTKÓW PRZELICZEŃ WALUTOWYCH.

Podczas świeżo odbytych obrad w Düsseldorfie „Deutsche Weltwirtschaftliche Gesellschaft" wysłuchało referatu dr. W. Hoffmanna przewodniczącego Hamburg — Amerika — Linie, na temat współczesnych zagadnień niemieckiej polityki żeglugowej.

Dr Hoffmann wskazał na konieczność ścisłej współpracy żeglugi niemieckiej z żeglugą innych krajów, oraz śledzenia wszelkich zjawisk w międzynarodowej żegludze. Najważniejszym punktem, na drodze do polepszenia spraw międzynarodowej żeglugi jest zdaniem jego kwestja walutowa, a szczególnie doniosły ten punkt jest dla niemieckiej żeglugi.

Przeliczenia walutowe są stałem źródłem strat dla żeglugi niemieckiej. Wbrew utartemu zdaniu zapomogi rządowe uważa dr Hoffmann za niezdatne do usunięcia lub sparaliżowania tego źródła strat. Mogą one być uważane tylko jako środek częściowy do dania zatrudnienia i utrzymania w ruchu unieruchomionego tonażu. Sanacja niemieckiej żeglugi, jak i żeglugi innych państw zależeć ma nie od subwencyjnej polityki, lecz od uregulowania międzynarodowej sytuacji walutowej.

KONCENTRACJA I MOŻLIWOŚCI UPAŃSTWOWIENIA ŻEGLUGI WŁOSKIEJ.

Począwszy od 1 stycznia 1937 roku cała żegluga włoska będzie przydzielona do trzech głównych grup, z całkowitem niemal wyłączeniem wzajemnej konkurencji. Mniejsze towarzystwa i przedsiębiorstwa żeglugi mają się przyłączyć do większych, sztandarowych, któremi będą: w grupie ruchu do północnej i południowej Ameryki, utrzymywanego jak wiadomo z Genui — towarzystwo „Italia", w grupie ruchu do Afryki, Azji i Australji — głównym portem wyjściowym jest Triest i sztandarowem towarzystwem — „Lloyd Triestino", portem wtórnym, przelotowym, tej grupy jest Brindisi. W trzeciej grupie, która obejmie ruch Śródziemnego i Czarnego Morza, oraz morską wymianę handlową z północną Europą będzie, w zależności od przyczyn natury geograficznej, dwie podgrupy, skupione dokoła dwu sztandarowych przedsiębiorstw: „Tirennia" z oparciem o port w Neapolu i „Adriatica" z oparciem o Wenecję.

Całość tego planu charakteryzuje konsekwencja. W samych grupach konkurencja będzie wykluczona, natomiast podział na grupy swą budową sam już wyłącza możliwość konkurencji między grupami.

W pierwszym rzędzie przyłączone zostaną do sztandarowych towarzystw małe przedsiębiorstwa żeglugi, natomiast przedsiębiorstwa średniej wielkości prawdopodobnie wchłonięte zostaną później.

NOR - WOOD CO. ROZWIĄZANA.

Słynny Norwood, towarzystwo, założone przez armatorów północnej Europy, celem zwalczania zbyt niskich stawek frachtowych na przewóz drzewa morzem obecnie został rozwiązany z uzasadnieniem, że akcja podjęta od jesieni ub. roku przez Baltic and International Maritime Conference w Kopenhadze celem ujednostajnienia i utrzymania na pewnym poziomie stawek frachtowych na przewóz drzewa całkowicie spełnia obecnie zadanie, pierwotnie podjęte przez Nor-Wood.

SPRAWA WOLNYCH PORTÓW W KANADZIE.

W Kanadzie poważnie rozważana jest obecnie sprawa organizacji wolnych portów, w pierwszym rzędzie w Montrealu. Port w Montrealu ma się znakomicie nadawać jako ośrodek wolnoportowy do przeładunku, zbierania ładunków i ich przeróbki, z obsługą całego wschodu i centrum północnej Ameryki. W Senacie w Ottawie omawiano również możliwości urządzenia wolnych portów wzgl. wolnych stref w St. John, Quebec, Halifax i Vancouver.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU EKSPORTU POLSKIEGO DO UNJI POŁUDNIOWO AFRYKAŃSKIEJ.

W dniu 4 czerwca bawił w Gdyni p. Jan Majewski, wicekonsul R. P., kierownik Agencji Konsularnej w Capetown. Celem pobytu wicekonsula Majewskiego było wejście w kontakt z przedstawicielami tych sfer gospodarczych, które mają już nawiązane stosunki handlowe z Unją Południowo-Afrykańską, względnie mają zamiar stosunki te nawiązać i z tego powodu interesują się możliwościami, jakie tamtejszy rynek dla eksportu polskiego dać może.

Podczas konferencji w Izbie, zwołanej z okazji pobytu p. Wicekonsula Majewskiego, miał on możność scharakteryzowania rynku południowo - afrykańskiego i zachęcenia zebranych przedstawicieli sfer gospodarczych do bardziej intensywnych studjów warunków zbytu.

P. Wicekonsul Majewski wskazał na wyjątkową chłonność na wszelkiego rodzaju towary rynku Unji Południowo - Afrykańskiej, która zasadniczo nie wprowadziła u siebie żadnych restrykcyj walutowych, ani też restrykcyj w obrotach handlu zagranicznego, nawet tak rozpowszechnionych obecnie w handlu międzynarodowym jak obrót kompensacyjny. Jedynym instrumentem, regulującym obroty towarowe są taryfy celne, których stawki są stosowane w zależności od kraju pochodzenia towaru. Ponieważ Polska nie zawarła dotąd traktatu handlowego z Unją Południowo-Afrykańską, stawki taryfy celnej w stosunku do towarów pochodzenia polskiego są najbardziej uciążliwe, niemniej jednak szereg towarów polskich zdobywa stopniowo tamtejszy rynek. Do towarów tych w pierwszym rzędzie zaliczyć należy drzewo obrobione oraz dyktę a dalej szynki w puszkach i inne konserwy mięsne, jak również ostatnio narzędzia rolnicze. Bardzo znacznym popytem cieszą się na tamtejszym rynku wyroby włókiennicze tańszych gatunków, co znalazło swój wyraz w pokaźnych dostawach wyrobów fabryk tekstylnych białostockich.

Skala towarów, znajdujących zbyt na rynku południowo-afrykańskim jest bardzo znaczna; według statystyk tamtejszych sprowadza się na rynek ponad 1000 gatunków towarów rozmaitego pochodzenia (dokładnie 1004 gatunki). P. Wicekonsul Majewski wskazał na możliwość dostaw m. in. konserw rybnych, szczególnie szprotów w oliwie, które w znacznych ilościach dostarczane są obecnie przez Lotwę.

Co się tyczy towarów, jakie Polska sprowadza z Unji Południowo - Afrykańskiej, to w pierwszym rzędzie wchodzą w rachubę wełna, skóry, garbniki i kukurydza nasienna wysokiej jakości. Bilans obrotów pomiędzy Polską a Unją Południowo - Afrykańską wzrasta stopniowo i obracał się jednak w roku ostatnim w niewielkiej stosunkowo sumie 250.000 funtów szterlingów po stronie tak importu jak i eksportu.

Wskazując na możliwości, jakie wyłaniają się z rozwoju stosunków pomiędzy Polską a Unją Południowo - Afrykańską, p. Wicekonsul Majewski podkreślił konieczność stosowania się przez eksporterów polskich do wymagań tamtejszych importerów. Przedewszystkiem więc koniecznem jest, aby eksporterzy polscy w ofertach kalkulowali ceny cif jeden z portów południowo - afrykańskich w funtach szterlingów w odniesieniu do tamtejszych wag i miar. Dalej niezbędnem jest, aby oferty były formułowane w taki sposób, by kontrahent miejscowy odnosił wrażenie poważnej dążności ze strony polskiej do zawarcia tranzakcji; nie należy również obawiać się konkurencji towarów innego pochodzenia, w szczególności pochodzenia angielskiego. Koniecznem jest również przedstawienie odpowiednich próbek towarów i odpowiedniego opakowania.

Przewidywany przez wicekonsula Majewskiego wzrost obrotów towarowych pomiędzy Polską a Unją Południowo - Afrykańską, miałby jeszcze większe szanse powodzenia, gdyby zaistniały bardziej pomyślne warunki transportu przedewszystkiem w zakresie wysokości stawek frachtowych i częstotliwości połączeń.

W SPRAWIE OBROTU BEZGOTÓWKOWEGO Z W. M. GDAŃSKIEM.

Na skutek zapytań, jak traktować obrót towarowy z W. M. Gdańskiem w drodze bezgotówkowej, t. j. jeżeli dostawca polski zamiast gotówki otrzymuje również towar, Izba Przemysłowo-Handlowa wyjaśnia, po porozumieniu się z Zahanem, co następuje:

Firma wysyłająca towar do W. M. Gdańska winna w każdym wypadku dołączyć do dokumentu zaświadczenie walutowe i wypełnić je jak zwykle według faktury. Natomiast w „uwagach" należy wyraźnie zaznaczyć, że pokrycie rachunku nastąpiło w towarach, przyczem należy wymienić datę otrzymania towaru, gatunek towaru i wartość faktury gdańskiej.

UTRUDNIENIA W PRZYWOZIE DO DANJI

Z dn. 15 maja br. Centrala Dewiz zawiadomiła importerów duńskich, że pozwolenia na przywóz miękkiej pszenicy, jęczmienia i owsa, dotychczas niewyzyskane zostają anulowane.

Zarządzenie powyższe jest równoznaczne ze wstrzymaniem dalszego importu tych zbóż do Danji. Importerzy spodziewają się, że zostanie wydany wkrótce formalny zakaz przywozu wspomnianych 3 gatunków zbóż.

Uniemożliwienie importu miękkiej pszenicy spowoduje zwiększenie przywozu kukurydzy i przysporzy temsamem dochody celne (stawka celna wynosi 3,40 kor. duń. od 100 kg.) Jednocześnie rząd duński zniósł premje wywozowe od jęczmienia i owsa.

KONTYNGENTY DLA TOWARÓW POLSKICH WYWOŻONYCH DO GRECJI.

Państwowy Instytut Eksportowy przypomina wszystkim eksporterom polskim, utrzymującym stosunki handlowe z rynkiem greckim, że wywóz wszelkich towarów polskich do Grecji podlega obowiązkowi uprzedniego zalegalizowania świadectw pochodzenia w Poselstwie Greckiem w Warszawie. Zalegalizowane świadectwo pochodzenia (wystawione przez Izby Przemysłowo-Handlowe stanowi dokument wymagany przy odprawie celnej w Grecji, a jednocześnie dokument, który umożliwia wraz z fakturą i dowodami celnemi uzyskanie dewiz od Banku Narodowego Grecji.

Należy dodać, że Poselstwo Greckie legalizuje świadectwa pochodzenia tylko na takie towary polskie, które znajdują się na listach kontyngentów w kwartalnych układach kontyngentowych polsko greckich i do wysokości w listach przewidzianej. W związku z tem wynika potrzeba ustalenia przed zamierzonym wywozem, czy kontyngent dla danego towaru istnieje, a w dalszej kolejności czy jest jeszcze wolny, a tem samem możliwy do wykorzystania.

O informacje winni eksporterzy zwracać się do Państwowego Instytutu Eksportowego, a nie — jak często ma miejsce — do Poselstwa Greckiego w Warszawie. Pozatem pożądane jest zgłaszanie i to możliwie najwcześniejsze konkretnych zainteresowań odbiorców greckich, z jednoczesnem wskazaniem wysokości zamierzonego wywozu, jego wartości oraz terminu. Wnioski swe winni eksporterzy nadsyłać możliwie wcześnie, by mogły być uwzględnione przy opracowywaniu nowych list wymiany polsko-greckiej.

Układ kontyngentowy bieżący zawarty został na okres od 1. IV. 36 do 1. VII. 36. Następny układ obejmie okres 3 kwartału rb.

SPIS TOWARÓW EKSPORTOWANYCH Z GRECJI.

Grecki urząd dla handlu zagranicznego przesłał naszej Izbie spis artykułów eksportowanych z Grecji oraz spis główniejszych eksporterów.

Spis ten jest do obejrzenia w referacie importowym Izby.

EKSPORT DO HOLANDJI.

W związku z ostatnim układem polsko-holenderskim Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę, że podział kontyngentów umownych, wynikających ze wspomnianego porozumienia, dokonywany jest w sposób następujący. Pierwszeństwo w uzyskaniu przydziału kontyngentu umownego posiadają ci importerzy, którzy dokonywali przywozu danego artykułu z Polski w latach bazowych (przyjętych za podstawę przy obliczaniu kontyngentów autonomicznych). W wypadkach, gdy obecny kontyngent umowny przewyższa kontyngent autonomiczny, z jakiego Polska uprzednio korzystała, przydziały uzyskiwane przez poszczególnych importerów ulegają automatycznemu powiększeniu, proporcjonalnie do uzyskanej podwyżki całkowitej. Kwoty przydziału kontyngentów, niewykorzystane w jednym kwartale, powiększają kwoty przydziałów na kwartał następny. Jak wiadomo, pozwolenia importowe wydawane są w Holandji z ważnością na kwartał kalendarzowy.

Firmy nowozałożone względnie takie firmy, które w latach bazowych nie importowały, korzystają tylko w 15—20% z globalnej kwoty kontyngentu umownego przysługującego Polsce. Przydział kontyngentu dla firm takich, tj. „nieuprzywilejowanych" może być powiększony tylko w tym wypadku, gdy okaże się brak zainteresowania przywozem ze strony firm „uprzywilejowanych", (t. j. importujących w latach bazowych).

INFORMACJE O KOSZTACH TRANSPORTU.

Wszystkim eksporterom zasięgającym informacyj co do kalkulacji przewozów na drodze lądowo - morskiej od firm spedycyjnych, Państwowy Instytut Eksportowy, zaleca zwracać się po oferty bezpośrednio do firm spedycyjnych w Gdyni względnie oddziałów gdyńskich firm z siedzibą w innych miastach w Polsce.

Powyższe postępowanie wskazane jest ze względu na to, że informacje uzyskane tą drogą będą ścisłe i umożliwią należytą kalkulację.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MAJA 1936 ROKU.

AUSTRJA. Minister Handlu zawiadomił Parlament o dalekoidących zmianach w taryfie celnej. Zostały podwyższone stawki na wyroby bawełniane, szczególnie tańszych gatunków, materjały łokciowe ze sztucznego jedwabiu, samochody, tytoń i papierosy oraz na oleje smarowe mineralne.

Jednocześnie wprowadzony został system licencyjny na liczne artykuły przemysłowe, w tem głównie na konfekcję, oraz na maszyny, urządzenia i wyroby metalowe.

BELGJA. Dnia 5 maja ogłoszona została ustawa o zakazie przywozu i produkcji szeregu surogatów artykułów mlecznych.

BUŁGARJA. Papier pergaminowy i surogat takiego papieru zwolnione zostały od cła i opłat dodatkowych, o ile są przywożone dla celów eksportu owoców.

Według wyjaśnień Dyrekcji Ceł rury wodociągowe sprowadzane dla gmin — wolne są od cła i innych opłat wwozowych.

W myśl rozporządzenia ogłoszonego 13 maja br. benzol przeznaczony dla Dyrekcji Lotnictwa, zwolniony został od cła i innych opłat wwozowych.

CZECHOSŁOWACJA. Ryczałt podatku obrotowego od antracytu rosyjskiego obniżony został z 2.40 kc. na 1.40 kc. od 100 kg.

FINLANDJA. Rada Ministrów wydała na wniosek Parlamentu ustawę, która upoważnia Rząd do wprowadzenia, bez uprzedniej zgody Parlamentu, natychmiastowe podwyższenie cła na towary, co do których Rząd wystąpił do Parlamentu z wnioskiem o podwyższenie z początkiem następnego roku kalendarzowego. Ustawa ta traci moc obowiązującą z końcem r. 1940 i jest przedłużeniem dotychczasowej identycznej ustawy, termin której upłynął 31. 12. 1935 r.

Ustawa ta ma na celu uniemożliwienie spekulacji importowej. W wypadku nieprzyjęcia przez Parlament wniosku o podwyższenie cła — zwracana jest importerowi różnica między obowiązującem cłem, a cłem faktycznie ustalonem.

Pojawiło się wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie muchołapek papierowych.

FRANCJA. Podanie o pozwolenie importu papierówki w granicach przydziałów kontyngentowych

musieli wnosić importerzy francuscy (w myśl zarządzenia z 15. 5. 36) do dnia 1 czerwca 1936 r. do specjalnego komitetu drzewnego w Paryżu. Licencje wydawane są przez Min. Finansów na podstawie opinji Min. Rolnictwa.

Wchodząca w życie 15. bm. umowa handlowa ze Stanami Zjednoczonemi przewiduje zniżki celne w 19 pozycjach taryfy francuskiej.

Rozporządzenie z 16 maja br. znosi ułatwienia dla przywozu mięsa baraniego.

Dekret z 13 maja br. zawierający postanowienie wykonawcze do dekretu z 21 kwietnia br. o zmianie taryfy celnej na papierówkę i papier gazetowy — przewiduje wwóz bezcłowy ewent. za obniżonem cłem powyższych towarów w ramach kontyngentów.

Z dniem 1. bm. podatek importowy został obniżony do zasadniczej (t. j. niepodwyższonej) stawki dla towarów rumuńskich.

GRECJA. Rząd grecki zezwolił na wolny wwóz licznych artykułów przemysłowych z państw, z któremi saldo clearingu było od początku zawarcia odnośnego układu dodatnie (na korzyść Grecji).

Ustanowiony został dodatkowy kontyngent na skórę surową przeznaczoną na potrzeby wojska. Zapłata będzie uskuteczniona w wolnych dewizach.

HOLANDJA. Z dniem 13 maja 1936 r. zniesione zostało zarządzenie wprowadzające skontyngentowanie wwozu kawy do Holandji.

KANADA. Zmiany celne wniesione przez Rząd do Parlamentu obejmują 104 obniżki stawek dotychczasowych, w tem 74 dotyczy taryfy pośredniej oraz 6 taryfy generalnej.

STANY ZJEDNOCZONE. Zostały podwyższone stawki celne na bielone tkaniny bawełniane oraz na tkaniny farbowane i drukowane.

SYRJA—LIBAN. Dn. 4 maja wydane zostało rozporządzenie o zniesieniu stawek celnych na meble (i części mebli) metalowe oraz na „chassis" samochodowe.

SZWECJA. Zostało wprowadzone dodatkowe cło na obuwie i tkaniny z podeszwami skórzanemi w wysokości 1.50 kor. Jednocześnie stworzona została nowa pozycja celna ze stawką 1 kor., obejmująca zamki do portmonetek, teczek i walizek.

TUNIS. Ograniczenia importowe w Tunisie rozpadają się na dwa działy: **kontyngentowaniu** podlega import cementu oraz tkanin i wyrobów bawełnianych. Natomiast **pozwolenia importowe** wymagane są przy imporcie: bobu i bobiku, jęczmienia w ziarnie, mąki jęczmiennej, strączkowych (fasoli, grochu i soczewicy), nawozów sztucznych: siarczanu potasowo-magnezowego, węglanu potasowego, chlorku potasowego, siarczanu potasowego, nawozów fosfatowych i potasu żrącego.

TURCJA. Wwóz określonego rodzaju guzików do obuwia został uzależniony od uzyskania każdorazowego zezwolenia przywozowego.

W myśl rozporządzenia z 20 kwietnia br. wwóz ołówków wielu rodzajów uzależniony został od specjalnego zezwolenia Ministerstwa Gospodarki.

WĘGRY. Z dniem 26 maja br. weszły w życie podwyższone stawki celne na olej rycynowy i siarczan glinu.

WIELKA BRYTANJA. Celnej Komisji Doradczej przedłożone zostały wnioski o podwyższenie cła na jęczmień (w tem także na jęczmień słodowy) oraz na pomidory.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Słomki do picia poszukiwane są przez firmę duńską. P/13543/49/Sz.

Firma duńska poszukuje dostawców wikliny. P/12694/49/Sz.

Firmy angielskie poszukują dostawców wyrobów koszykarskich. P/13823/49/Sz.

Artykuły ze srebra, papierośnice, puderniczki poszukiwane są przez firmy amerykańskie, której agent zakupów bawić będzie niebawem w Polsce. P/13678/59/Sz.

Firma amerykańska poszukuje eksporterów wyrobów koszykarskich. P/13932/49/Sz.

Firma palestyńska prosi o oferty na siatki rybackie. P/13326/59/M.

Firma gibraltarska interesuje się importem deseniowych fartuchów gumowych z frendzlami. — P/13201/3B/M.

Firma z Królewca interesuje się tkaninami gumowanemi na płaszcze nieprzemakalne. P/13919/59/M.

Firma w Bejrucie (Syrja) interesuje się dostawami cukru z Polski. P/13851/4E/Ż.

Firma w Wenezueli pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami szkła. P/14116/63/Ż.

Firma egipska interesuje się przywozem artykułów chemicznych różnego rodzaju z Polski. — P/14067/47/Ż.

Firma angielska interesuje się objęciem przedstawicielstwa na tamtejszym rynku polskiej wytwórni deszczułek posadzkowych. P/14044/40/C.

Firma w Aleksandrji życzy sobie objąć przedstawicielstwo polskiej firmy eksportującej materjały tarte. P/14068/40/C.

Firma w Aleksandrji życzy sobie objąć przedstawicielstwo polskiej fabryki dykt. P/14068/40/C.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

KOMPETENCJE BIURA PORTOWEGO P. K. P. W GDYNI.

Minister Komunikacji zarządzeniem z 10 kwietnia 1936 r. (Dz. U. Nr. 24, poz. 113) ustalił organizację i zakres działania Biura Portowego Polskich Kolei Państwowych w Gdyni. Biuro Portowe P. K. P. jest biurem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu z siedzibą w Gdyni: podlega ono bezpośrednio Dyrektorowi Kolei Państwowych.

Zadaniem Biura Portowego P.K.P. w Gdyni jest: 1) regulowanie na terenie stacji Gdynia — Port spraw ruchu towarowego i gospodarki wagonowej, 2) regulowanie wywozu węgla przez porty pod względem techniczno-ruchowym, 3) współpraca z władzami portowemi i miejskiemi w sprawach dotyczących rozwoju sieci kolejowej na terenie Portu Gdyńskiego, 4) współdziałanie w załatwianiu spraw związanych w morskiemi stawkami przewozowemi, z handlem morskim oraz z akwizycją towarów na rzecz portów i 5) opracowywanie spraw związanych z taryfami portowemi, kontrola stosowania warunków tych taryf oraz kontrola przewozów w obrębie Portu Gdyńskiego.

Naczelnik Biura porozumiewa się w zakresie swych kompetencyj bezpośrednio: a) z dyrekcjami okręgowemi kolei państwowych i biurami PKP. podległemi bezpośrednio Ministrowi Komunikacji, b) z władzami portowemi oraz z innemi urzędami państwowemi i samorządowemi I i II instancji.

POLSKO - RUMUŃSKA TARYFA PORTOWA PRZEZ KONSTANCĘ.

Niezależnie od obowiązującej *polsko-rumuńskiej* taryfy portowej, wydana zostanie w dniu 15 czerwca rb. odrębna polsko-rumuńska taryfa portowa między portem rumuńskim w Konstancy (Constanta), a stacjami polskiemi, włączając w to porty polskiego obszaru celnego, oraz przejścia graniczne polsko-niemieckie, polsko - czechosłowackie i polsko - łotewskie.

Prócz wszelkiego rodzaju towarów, taryfa ta obejmować będzie głównie taryfy artykułowe na towary eksportowe krajów lewantyńskich. Stawki opłat przewozowych tej taryfy, dostosowane do wysokości kosztów przewozu od portów konkurencyjnych włoskich i jugosłowiańskich dają zatem znaczne korzyści.

OGRANICZENIE RUCHU DROBNICOWEGO W STACJI PRAHA MASARYKOVO NADRAZI.

Z dniem 15 maja 1936 r. został ograniczony ruch dla przesyłek drobnicowych do stacji Praha Masarykovo nadrazi. Do stacji tej można nadawać tylko przesyłki drobnicowe w eksporcie. Wobec tego przesyłki drobnicowe do Pragi na podstawie taryfy artykułowej 1 czechosłowacko - polskiej taryfy portowej winny być kierowane do stacyj Praha Denisovo nadrazi, Praha Verejna skladiste wzgl. Praha Žižkov.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY RYB MORSKICH W MAJU.

Na połowy majowe tegoroczne prócz wyników pracy naszych rybaków na wodach przybrzeżnych, oraz na pełnym Bałtyku (Głębia Gdańska i wody Bornholmu) złożyły się jeszcze rozpoczęte pod dobremi auspicjami wczesne połowy szetlandzkie czterech statków „Mewy" i wreszcie pionierskie połowy makreli na Skageraku kutra „Hel 111".

Wszystkie te połowy dały pozycje wyższe niż w maju roku ubiegłego. Majowe połowy zeszłoroczne dały wszystkiego 177.850 kg. ryb, ogólnej wartości 87.318 złotych, w tem 24.820 kg. połowów pełnego Bałtyku, natomiast majowe połowy r. bieżącego dały 263.070 kg. o wartości 140.265 zł. w tem: połowów przybrzeżnych 183.710 kg. wartości 108.787 zł., połowów Głębi Gdańskiej i bornholmskich 29.860 kg. wartości 6.478 zł., dalekomorskich na Skageraku 2.300 kg. wartości 1.400 zł., wreszcie połowów szetlandzkich flotyli Północnego Morza 47.200 kg., wartości 23.600 złotych.

W tych ostatnich połowach statki „Mewy" wzięły udział już od 11-go maja, przywożąc do bazy w Scheweningen 472 kantjes (beczek morskich) przedsezonowych matjasów. Podróż kutra „Hel 111" (rybak Franciszek Piechocki) na Skagerak po makrele jest całkiem udana, jednakże się wyjaśniło, że do takiej wyprawy lepsze byłyby kutry większych rozmiarów, odpowiadające wielkością uprawiającym te połowy kutrom duńskim.

W połowach przybrzeżnych korzystniejsze wyniki względem maja zeszłorocznego ujawniają się nie tylko w znacznie większej ilościowo zdobyczy, lecz przedewszystkiem w ogólnej znacznie wyższej osiągniętej wartości połowów, mimo że za poszczególne gatunki ryb, jak np. za łososie, śledziki, węgorze, szproty i inne osiągano średnie ceny niższe niż w zeszłorocznym sezonie.

Znaczny wzrost całkowitej wartości połowów polega na tem, że w tegorocznych majowych połowach więcej złowiono jakościowej ryby — łososi, węgorzy, skarpi, oraz ryb średniej wartości jak stornie, płotki, śledziki, natomiast znacznie mniej złowiono tanich szprotów.

Podział połowów przybrzeżnych i dalszych na poszczególne gatunki przedstawiał się następująco: ilość w kg, (wartość 1 kg w groszach w nawiasie): łososie: 17.990 kg w 2267 sztukach (300), troć: 270 kg w 96 sztukach (400), **płastugi:** stornia: 65.390 (30), zimnica 670 (30), gładzica: 900 (30), skarp: 2.380 (60), śledziki 14.590 (20), szproty: 29.000 (8), węgorze: 2.700 (150), dorsze: 33.060 (20), kwapy: 1.540 (30), sieja: 10 (160), szczupaki: 3.660 (150), okonie: 2.270 (30), płocie: 34.500 (40), certy: 4.840 (40).

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne miejscowości wykazuje, że Hel jest jak zwykle na pierwszem miejscu, łowiąc: 68.080 kg ryb o wartości 44.904 zł, drugie miejsce zajmują miejscowości półwyspu: od Jastarni do W. Wsi: 60.160 kg — 39.360 zł, dalej miejsc. nad pełnem morzem tj. od Chłapowa do Karwji: 24.020 kg — 7.259 zł, na czwartem miejscu ośrodki nad Zatoką, od Pucka do Obluża: 15.840 kg — 11.813 zł, a na samym końcu Gdynia: z 15.610 kg o wartości 5.451 zł. Dalsze połowy (Głębia Gdańska i Bornholm) wykazały wzrost o 5 ton w stosunku do roku ubiegłego, dając: płastug 4.910 kg o wartości 1.488 zł i dorszy 24.950 kg — 4.990 zł. W połowach tych brały udział kutry z Gdyni i z Helu.

Połowy przybrzeżne i dalsze sprzedano: na rynku miejscowym 172.950 kg o wartości 100.549 zł, wędzarniom na wybrzeżu: 22.070 kg — 9.673 zł, w Gdańsku: 18.550 kg o wartości 5.045 zł.

POŁOWY MAKRELI NA SKAGERAKU.

Wobec tego, że jeden z naszych większych kutrów przywiózł z połowów na Skageraku część swego połowu — 1.100 kg. makreli, na czasie powiedzieć o tych połowach i o wyprawie naszego kutra „Hel 111“ słów kilka.

Makrele poławiane są podczas ciągu wiosennego w maju — czerwcu, w różnych stałych miejscach północnych wód europejskich, np. szczególnie obficie przy południowo - zachodnich brzegach Anglji, pozatem najbliżej nas, na Skageraku, gdzie przed przylądkiem Skagen najlepiej ich ciąg można uchwycić. Dalej na wodach Bałtyku ciąg jest rozproszony w sposób nie dający się przewidzieć i dlatego w naszych połowach przybrzeżnych połów makreli występuje nieregularnie.

Z inicjatywy Morskiego Urzędu Rybackiego jeszcze w roku ubiegłym zaopatrzono jeden z kutrów w odpowiednie sieci, podczas gdy w roku ubiegłym inny kuter, „Orkan“ w czerwcu ubiegłego roku również wykonał pionierską podróż na Skagerak, łowiąc wówczas makrele na haczyki.

Kuter „Hel 111“ prowadzony przez rybaka i szypra rybackiego dalekomorskiego, p. Franciszka Piechockiego wyruszył tym razem w połowie maja z trzema innemi rybakami do Skagen. Kuter ten zbudowany został w Gdyni w roku 1932, posiada motor Diesel - Krupp o sile 75 KM. Oto opowieść kapitana podana przez „Komunikat Portu Rybackiego“:

Pierwsze pytanie to wpływ ograniczeń dewizowych? ... Mieliśmy dużo kłopotu przy wyjeździe z Helu. Mając przed sobą dwa tygodnie pobytu na dalekich wodach, chcieliśmy wziąć ze sobą 400 koron duńskich, co jest sumą bardzo małą, gdyż trzeba być przygotowanym na wszystko np. na remont kutra zagranicą, wypadek z ludźmi itp. Tymczasem pozwolono nam wziąć, nie wiemy na jakiej podstawie, tylko po 50 zł na osobę załogi tj. razem 200 zł. Jesteśmy ciekawi czy inne polskie statki handlowe otrzymują na swoje potrzeby również tylko po 50 zł na członka załogi, na swe wydatki? (opłaty w obcych portach, materjały pędne itp.) Sprawa ta na przyszłość wymaga wyjaśnienia. A teraz np. po przybyciu do Gdyni długo musieliśmy przekonywać przedstawicieli Urzędu Celnego, że posiadamy makrele z własnych połowów i że niema podstawy do zakazu wyładowania ryb w Chłodni“.

...Jak wygląda ilość zużytego na połów czasu? ...„Cały nasz pobyt trwał 15 dni tj. 360 godz., z czego na sam połów zużyliśmy zaledwie 18 godz. czyli 5% całości czasu. Dojazd do miejsca połowu, siedemset kilometrów w jedną stronę, i powrót. zajął nam wraz z pobytem w Kopenhadze 120 godzin tj. 33% czasu. Kuter nasz robi siedem mil na godzinę, spotrzebowując 11 kg ropy i 0,5 kg oliwy na godzinę. Większość czasu, bo 222 godzin tj. 62% przypada na postój przymusowy w porcie duńskim wobec burzliwej pogody, na dojazd do miejsca połowu z portu Skagen. Są to ciekawe cyfry, z któremi musi się liczyć tego rodzaju rybołówstwo, gdyż wpływa to na kalkulację“.

...Jak się odbywały połowy makreli? ...„Naszą bazą był duński port rybacki Skagen, znajdujący się na samym północnym końcu Jutlandji. Na połów wyjeżdżaliśmy z portu o godzinie 14-ej. Po pięciu godzinach jazdy w kierunku N.NW. byliśmy na miejscu połowu. Zastawianie sieci trwało godzinę, w tym czasie trzeba było ustawić w morzu płot z sieci, o długości 2.100 metrów i głębokości 4 metry (razem 60 sztuk sieci po 35 metrów dług.) Trzy światła znaczą początek, środek i koniec linji sieciowej, a kuter nasz musiał uważać, aby obcy statek handlowy czy wojenny nie wjechał na linję sieci. Sieć pozostawała w morzu całą noc, przez sześć godzin tj. do 2-giej rano. Wybieranie sieci z wody trwało dwie godziny. Podczas powrotu do portu Skagen, około 4 godziny zużywa się celem wybrania z oczek sieci złowionych makreli. Pierwszej nocy złowiliśmy 150 kg makreli, 2-giej więcej bo 1.050 kg, a trzeciej 1.100 kg. Makrele z dwu nocy sprzedaliśmy na aukcji w Skagen, celem otrzymania niezbędnych nam pieniędzy, z trzecim tj. ostatnim połowem przyjechaliśmy do Gdyni. Dla konserwacji zakupiliśmy tonę lodu w Skagen za 18 koron (lód mielony). Postój w Skagen kosztuje sześć i pół koron za tydzień. Kuter nasz jest za mały na wody Skagerraku, musimy więc starać się o większe kutry od naszych, nadających się na wody przybrzeżne. Kutry szwedzkie i duńskie tam łowiące mają 16 m dług. motor 100 do 150 HP., załogi osiem ludzi na kutrze i 120 sieci makrelowych. W Danji mającej 4 lata ograniczenia dewizowe, kuter nasz, jak i cała łowiąca tam flota, nie odczuwał kontroli i był traktowany bardzo gościnnie...“

RYNKI TOWAROWE

POŁOŻENIE NA RYNKACH ZBOŻOWYCH (według danych Polskiego Biura Eksportu zboża).

W ciągu dwóch ostatnich miesięcy zbożowe rynki międzynarodowe znajdują się pod wpływem zmienionej taktyki Wheat Board'u kanadyjskiego, dążącego do szybkiej likwidacji posiadanych zapasów. Pszenica kanadyjska Manitoba III jest dzisiaj tańsza od argentynskiej, a Manitoba I tańsza od pszenicy australijskiej. W pierwszej połowie maja na rynkach europejskich zjawiła się również pszenica francuska z zapasów intendentury wyprzedawanych po cenach zniżkowych. Cena pszenicy w ciągu ostatnich trzech tygodni spadła o ok. 1 zł. na 100 kg., podczas gdy równocześnie cena kukurydzy nieco zwyżkowała i inne zboża utrzymywały się w cenie. Dopiero w ostatnich dniach za pszenicą nastąpiła zniżka innych zbóż, a w końcu i kukurydzy. —

Rok temu, na 1 marca 1935 r. zapasy światowe pszenicy wolnej do eksportu wynosiły ok. 15,1 milj. tonn, przyczem Argentyna dysponowała wówczas ilością ok. 3,4 milj. tonn przy równoczesnych rekordowych zbiorach kukurydzy. Zapasy światowe na 1 marca br. wynosiły 11,7 tonn przy nadwyżce argentyńskiej zaledwie 1,5 milj. tonn i australijskiej 2,1 milj. tonn oraz przy znacznie gorszych od zeszłorocznych zbiorach kukurydzy w Argentynie. Więcej niż połowę zapasów światowych, 6,1 milj. tonn miała Kanada na 1 marca br., przyczem cała ta ilość skoncentrowana była w dyspozycji państwowego Wheat Board'u. Ponieważ od 1 marca do 1 sierpnia minimalny eksport światowy pszenicy oblicza się na 5,5 milj. tonn, przeto wszystkie kraje eksportujące musiałyby całkowicie wyzbyć się swych zapasów przed 1 sierpnia br. w wypadku powstrzymywania się Kanady. Jednakże w praktyce wyprzedanie całkowite zapasów jest wykluczone, lokalne bowiem zwyżki cen i spekulacja stanęłyby temu na przeszkodzie. Dlatego też w zwiazku z sytuacją statystyczną Kanada mogłaby z całym spokojem rozłożyć plan likwidacji swych zapasów do nowych zbiorów na półkuli południowej, tembardziej że w najgorszym wypadku zapasy te na 1 sierpnia byłyby o połowę mniejsze od zeszłorocznych. Najwidoczniej względy ogólniejsze przeważyły w Kanadzie nad względami handlowemi, skoro Wheat Board zastosował taktykę szybkiej likwidacji zapasów.

Charakterystyczne jest, że równocześnie ze zmianą na zniżkę Kanady, w Argentynie następują przesunięcia w kierunku interwencjonizmu na rynku wewnętrznym oraz niedopuszczenia do taniego eksportu, czego bezskutecznie domagały się w ciągu ostatnich 6 lat od Argentyny międzynarodowe konferencje z Kanadą na czele.

Zbyt wcześnie byłoby obecnie wysnuwanie wniosków z informacji o stanie zasiewów. Naogół każą one spodziewać się średnich zbiorów w Ameryce Północnej, w Europie Zachodniej i północnoafrykańskich kolonjach francuskich, natomiast w lepszych warunkach od zeszłorocznych znajdują się zasiewy w środkowej i południowo - wschodniej Europie. Wiadomości z Rosji są niekompletne natomiast na Dalekim Wschodzie spodziewane są zbiory gorsze. Naogół obszar zasiewu pszenicy ma tendencję zniżkową.

Na rynku żytnim w kwietniu i maju nastąpiły poważne wysyłki kanadyjskie, Stanów Zjednoczonych i Argentyny przy cenach zniżkujących. Żyto „Western" docierało do Danji, odbierając nam ten rynek. Belgja wydała kontyngenty na przywóz kilkunastu tysięcy tonn żyta z Kanady, Argentyny i Stanów Zjednoczonych, zmuszając nas do obniżenia żądań o ok. 80 groszy na 100 kg.

Po Danji, najpoważniejszym odbiorcą żyta w bieżącym sezonie jest Belgja, która importowała już przeszło 100.000 tonn żyta, następnie wielkim odbiorcą jest Norwegja. Rynek norweski, niestety, jest najtrudniejszy z powodu wysokich wymagań gatunkowych, stawianych, przez tamtejszy Monopol, dalekich terminów dostawy i niskich cen płaconych.

Po sezonowej przerwie eksportowej w kwietniu i początkach maja, nastąpiła obecnie silniejsza podaż żyta z Polski na eksport przy równoczesnej tendencji zniżkowej cen wewnętrznych do paritetu światowego.

WYDAWNICTWA

SPIS ORGANIZACYJ GOSPODARCZYCH.

Z inicjatywy Związku Izb Przemysłowo-Handlowych wydany został spis ważniejszych organizacyj gospodarczych o charakterze społeczno - zawodowym, działających w dziedzinach produkcji i wymiany, objętych reprezentacją samorzadu przemysłowo-handlowego. Spis ten, wydrukowany nakładem „Polskiej Spółki Wydawnictw Informacyjnych" Sp. z o. o. Warszawa, Wiejska 10, otrzymać można, bez pisania specjalnego zamówienia, w drodze wpłaty sumy zł. 6.— do

P. K. O. na konto Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie Nr. 18.750, podając od wpłaty na odwrocie blankietu nadawczego, poczem wydawnictwo zostanie bezzwłocznie wysłane pod wskazanym adresem bez doliczania kosztów przesyłki. Przy innych zamówieniach do ceny książki doliczany będzie koszt zaliczenia pocztowego.

PUBLIKACJA ZARZĄDZEŃ KOMISJI DEWIZOWEJ.

Po wprowadzeniu kontroli dewizowej duże zainteresowanie wzbudziły zarządzenia Komisji Dewizowej, powołanej do regulowania obrotu zagr. środkami płatn. Pragnąc udostępnić sferom zainteresowanym treść zarządzeń Komisji Dewizowej, Min. Skarbu postanowiło wszystkie jej okólniki ogłaszać w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu, który ukazuje się 10, 20 i 30 każdego miesiąca. W ostatnim numerze Dziennika (Nr. 13) ogłoszone zostały wszystkie okólniki Komisji Dewizowej, wydane od dnia wprowadzenia kontroli dewizowej do dnia 30 maja włącznie.

PRZETARGI

OGŁOSZENIE PRZETARGU NA DOSTAWĘ TABLICZEK ROWEROWYCH.

Państwowy Fundusz Drogowy ogłasza na dzień 12 czerwca 1936 r. o godzinie 12 publiczny przetarg ofertowy pisemny na dostawę *712.000 sztuk tabliczek rowerowych* z blachy żelaznej o grubości nie mniejszej od 0,6 mm. z literami, cyframi oraz obwódką przy brzegu tabliczek wytłaczanemi. Tabliczki mają być malowane na kolor jasno - żółty, litery i cyfry malowane na kolor czarny.

Oferty mogą opiewać na dostawę całej ilości lub tylko części tabliczek jednak na dostawę nie mniej, jak 150.000 sztuk.

Termin dostawy upływa dnia 1 września 1936 r.

Należność za dostawę będzie płatna gotówką w dwóch równych ratach w 2 i 3 miesiącu po dacie odbioru.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji w Warszawie ul. Chałubińskiego 4.

Warunki przetargu, rysunki i wzór oferty można otrzymać w kancelarji Depart. VII Dróg Kołowych Min. Kom. w Warszawie ul. Chałubińskiego 4, pokój 264, codziennie, w dnie powszednie do godz. 12 rano po złożeniu pokwitowania na wpłatę do P. K. O. na rachunek Nr. 30400 Centralnej Księgowości Ministerstwa Skarbu dla Państwowego Funduszu Drogowego kwoty zł. 3 od kompletu warunków, rysunków i wzorów.

Oferty należy składać w kancelarji Dep. VII Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji codziennie w dnie powszednie do godz. 12 do dnia 12 czerwca 1936 r., w którym to dniu o godz. 12 nastąpi w Departamencie VII pokój Nr. 255 otwarcie ofert w obecności oferentów.

Oferty powinny być składane w zapieczętowanych lakiem i nieprzejrzystych kopertach bez znaku firmy, z napisem:

Oferta do przetargu w dniu 12 czerwca 1936 roku na dostawę tabliczek „rowerowych".

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadjum w wysokości 5% najwyższej wartości oferowanych przez firmę dostaw i dołączyć do oferty kwit o złożeniu wadjum, bądź złożyć go dodatkowo przed otwarciem ofert.

Umowa będzie zawarta w imieniu Państwowego Funduszu Drogowego przez Ministerstwo Komunikacji.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na całą dostawę lub jej część, oraz prawo nieprzyjęcia żadnej oferty względnie unieważnienia przetargu.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	9. 6.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	10. 6.
s/s CAPELLA*	16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	17. 6.
		co tydzień		
		1) Turku, Mäntyluoto, Wasa	s/s BROOK	12. 6.
		2) Turku, Helsinki, Wiborg	s/s ESCHENBURG	14. 6.
		3) Turku, Uleaborg — Kemi		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*		
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	9. 6.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	10. 6.
s/s CAPELLA*	16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	17. 6.
		co tydzień		
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)*	s/s JÄRVAMAA	10. 6.
		co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	24. 6.
		Tallinn		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s HERO*	8. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	8. 6.
(via Bremen)		co tydzień		
		Ryga		
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	10. 6.
	21. 6.	co 2 tygodnie		24. 6
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	7. 6.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	10. 6.
	21. 6.	*(Żegluga Polska S. A.)*		24. 6.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	9. 6.
s/s MARIEHOLM*	23. 6.	co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	26. 6.
s/s SKJÖLD	6. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJÖLD	7. 6.
s/s HALFDAN	22. 6.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	23. 6.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	14. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	17. 6.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	9. 6.
s/s INGEBORG*	8. 6.	co 10 dni	s/s INGEBORG*	9. 6.
s/s MARIEHOLM*	23. 6.		s/s MARIEHOLM*	26. 6.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	9. 6.
	22. 6.	co 2 tygodnie		23. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s BLENDA	13. 6.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	17. 6.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	8. 6.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	8. 6.
s/s EGON	13. 6.	co tydzień	s/s EGON	13. 6.
		NIEMCY		
s/s HINRICH	9. 6.	**Hamburg**	s/s HINRICH	9. 6.
s/s GERHARD	13. 6.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s WILH. RUSS	16. 6.
s/s WILH. RUSS	16. 6.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s GERHARD	13. 6.
s/s ALEXANDRA	20. 6.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s ALEXANDRA	20. 6.
s/s TCZEW	23. 6.	2 razy w tygodniu	s/s TCZEW	23. 6.
		Bremen		
s/s HERO*	8. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s HERO* (via Ryga)	8. 6.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	10. 6. 17. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	11. 6. 18. 6.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	13. 6. 29. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	13. 6. 29. 6.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: **Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s BALZAC	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BALZAC	8. 6.
m/s BATAVIA	13. 6.	co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA	13. 6.
		Zachodnio - norweskie porty: **Stavanger — Bergen — Trondheim** **i inne**		
s/s URSA	16. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	8. 6.
		co 2—3 tygodnie	s/s URSA	22. 6.
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	7. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	11. 6.
s/s LECH*	14. 6.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	18. 6.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	7. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	11. 6.
s/s LUBLIN*	16. 6.	co tydzień	s/s LUBLIN*	18. 6.
		Manchester/Liverpool *(F. G. Reinhold. Ltd.)*		
s/s OLAF	8. 6.	co 1—2 tygodnie	s/s OLAF	8. 6.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE lub subst.	13. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s HAGUE lub subst.	13. 6.
		Bristol *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s STÖR lub subst.	30. 6.	co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	30. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s NEREUS	10. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s NEREUS	10. 6.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW s/s PUCK	9. 6. 16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CHORZÓW s/s PUCK	10. 6. 17. 6.
s/s OREST	11. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s OREST	11. 6.
s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.
s/s WIBORG	ok. 15. 6.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok 15. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK* s/s HEL	9. 6. 16. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s ŚLĄSK* s/s HEL	10. 6. 17. 6.
s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT s/s BUSSARD	8. 6. 18. 6.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	16. 6. 30. 6.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	19. 6. 3. 7.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s SKJÖLD s/s HALFDAN	6. 6. 22. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJÖLD s/s HALFDAN	7. 6. 23. 6.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 19. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LISBOA s/s PORTO	8. 6. 19. 6.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CAPRI	25. 6.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s HISPANIA	6. 6.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND	1. 7.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	m/s GOTLAND	15. 6.
m/s NORDLAND	17. 7.	co 1—2 tygodnie	m/s VIKINGLAND	2. 7.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie		
s/s SARMACJA	17. 6.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kitaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA	24/27. 6.
		B. Porty dalsze		
s/s SCANPENN*	15. 6.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)**	s/s SCANYORK	9. 6.
s/s SAGAPORACK*	19. 6.	*(American Scantic Line)*	s/s ARGOSY*	18. 6.
s/s MINNEQUA*	25. 6.	co tydzień	s/s SCANPENN*	23. 6.
			s/s SAGAPORACK*	2. 7.
		New York — Halifax		
m/s BATORY*	11. 6.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s BATORY*	17. 6.
m/s PIŁSUDSKI*	25. 6.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	26. 6.
m/s BATORY*	10. 7.		m/s BATORY*	22. 7.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s LISBOA	8. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s LISBOA	8. 6.
s/s PORTO	19. 6.	co 2 tygodnie	s/s PORTO	19. 6.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s NORDSTJÄRNAN	8. 6.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s NORDSTJÄRNAN	8. 6.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	19. 6.	co 3 tygodnie	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	6. 8.
s/s BORE IX	15. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s ATLANTA	7. 6.
s/s MERCATOR	25. 6	co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	22. 6. 25. 8.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	1. 7. 2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London. Lorenco Marques		
s/s SKAGERN m/s KAAPAREN	20. 6. 25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF CARDIFF m/s MEDON	27. 6. 18. 7.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TAMPA m/s RYDBOHOLM m/s TORTUGAS	12. 6. 24. 6. 8. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 5—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	26. 6.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s CITY OF OMAHA	27. 6.	co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA	27. 6.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 czerwca:

s/s ESSEX DRUID lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Rothert & Kilaczycki.

s/s SCANYORK lin z portów baltyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.

s/s HISPANIA lin. po ładunek do portów zach.- śródziemnomorskich, Reinhold.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Zj. Korp. Baltycka.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Hull, Polbrit.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HINRICH lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s BALZAC lin. z portów wschodnio-norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s CIMBRIA po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, MEW.

10 czerwca:

s/s NEREUS lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania Reinhold.

s/s JÄRVAMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kilaczycki.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BRAVORE półlinjowy z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s TOM po węgiel, MEW.

11 czerwca:

m/s BATORY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia-Am. L. Żegl.
s/s OREST lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s SÖBERG po drzewo, PAM.
s/s SOLSKIN po węgiel, Bergenske.
s/s HELLE po węgiel, Rothert & Kilaczycki.

12 czerwca:

m/s TAMPA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s BROOK lin. po ład. do Kotki i Wiborga, Lenczat.
s/s GRETCHEN MÜLLER, po węgiel, MEW.
s/s CYRIL po węgiel, Speed.

13 czerwca:

s/s SCANPENN lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s HAGUE lub subst. lin. z Leith/Grangemouth, dla ładowania, Reinhold.
s/s GERHARD lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s BERTIL po węgiel, MEW.

14 czerwca:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow., Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s ESCHENBURG lin. po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.

s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, PAM.

15 czerwca:

m/s GOTLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska-Levant.
s/s BORE IX lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s BLENDA lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
m/s BATAVIA lin. wsch.-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s WIBORG, lin. z Rotterdamu dla wyładowania, Lenczat.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s EGON lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s PETROS J. GOULANDRIS po węgiel, Bergenske.
s/s KORSBORG ze złomem, PAM.

16 czerwca:

s/s LECH lin. z Gdańska po pas. i ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pas. i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s URSA, lin. z portów zach.-norweskich dla wyładowania, Bergenske.
s/s WILHELM RUSS lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

AROMATYZACJA HERBATY.

Związek izb przemysłowo-handlowych wystąpił do minist. opieki społecznej i ministra przemysłu i handlu z wnioskiem o wprowadzenie zakazu sztucznego aromatyzowania herbaty i wprowadzania jej do obiegu.

W ostatnich czasach pojawiła się na rynku w większej ilości herbata, której aromat wywoływany jest sztucznie przez skropienie jej olejkami syntetycznemi. W ten sposób herbata gorszego gatunku na skutek nadania jej specjalnego zapachu może uchodzić w handlu za herbatę wyższych gatunków. Dotyczy to przedewszystkiem herbaty sprzedawanej nie w paczkach, lecz luzem.

Ponieważ fakt aromatyzacji herbaty nie jest ujawniony ani na opakowaniu, ani w żaden inny sposób — ogół konsumentów nie orjentuje się wcale, że towar zakupiony posiada jedynie cechy zewnętrzne towaru wyższej wartości, niż jest to w istocie. Aromatyzacji poddawana bywa obok niższych gatunków herbaty, także herbata raz już zaparzana. Aromatyzowanie herbaty odbywa się często w warunkach antysanitarnych, np. przez ustne skrapianie herbaty olejkami syntetycznemi, lub zapomocą ustnego rozpylacza.

Aromatyzacja, przeprowadzona za pomocą olejków, nie wpływa na polepszenie, a nawet zmianę smaku herbaty, gdyż przy naparzaniu traci sztuczny aromat wskutek ulatniania się olejków.

Przez aromatyzację nie należy rozumieć poddawania liści herbacianych procesom, zmierzającym do uzyskania trwałego aromatu przez mieszanie ich z kwiatami jaśminu, lub gardenji. Proces ten stosowany jest w miejscu zbioru herbaty i jest jednem z ogniw procesu naturalnego przygotowania jej do spożycia.

Związek izb przemysłowo-handlowych uważa, że sztuczne aromatyzowanie herbaty należy podciągnąć pod normy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o dozorze nad artykułami żywności i przedmiotami użytku, kwalifikuje je, jako zafałszowanie środków żywności. Stanowisko takie byłoby równoznaczne z jeneralnym zakazem sztucznego aromatyzowania herbaty. Zakaz taki, zdaniem Związku, mógłby być wydany w formie okólnika państwowego Instytutu higjeny do inspektorów sanitarnych, w którym aromatyzowanie herbaty zostałoby wyraźnie podciągnięte pod normy rozporządzenia.

Z uwagi na konieczność dania możności kupcom, posiadającym na składzie towar aromatyzowany, wyprzedania posiadanej na składzie herbaty, okólnik taki powinienby przewidywać pewien okres czasu, w ciągu którego kupcy mogliby z zapasów tych się wyzbyć, a pozatem powinien być podany do ogólnej wiadomości za pośrednictwem izb przemysłowo handlowych.

KAWA Z INDYJ HOLENDERSKICH.

Zapewne nie wszystkim firmom, trudniącym się importem kawy, jest wiadomem, że istnieje kontyngent przywozowy na kawę niebieską dla Indyj Holenderskich. Zwracamy zatem na to uwagę i nadmieniamy, że kontyngent ten jakkolwiek bardzo szczupły, dzielony jest w okresach dwumiesięcznych.

Kontyngent na maj—czerwiec został przydzielony w dniu 28. V. br., a podział na lipiec—sierpień dokonany zostanie prawdopodobnie w pierwszej połowie lipca br.

KAWA Z KOLONIJ ANGIELSKICH.

W najbliższym czasie nastąpić ma rozdział kontyngentu kawy niebieskiej z Kolonij angielskich. Podział dotyczyć będzie okresu maj — sierpień br. Pod kolonje angielskie, dla których przyznane są kontyngenty na kawę podpadaja następujące: Rodezja, Tanganika, Kenia i Ugandja.

Firmy interesujące się przywozem kawy z wyżej wymienionych krajów, skoro chcą być przy podziale kontyngentów uwzględniane winne złożyć jaknajprędzej podania o przywóz do swoich organizacyj gospodarczych.

(Izba P.-H.)

HERBATA W TRANSAKCJACH WIĄZANYCH.

Dotychczas można było importować herbatę jedynie w ramach ustalonych kontyngentów przywozowych. Wobec tego, że kontyngenty na ten artykuł były bardzo szczupłe, rynek odczuwał nieraz brak herbaty.

Sytuacja uległa obecnie jednak pewnej zmianie. Mianowicie Ministerstwo P. H. wciągnęło dodatkowo herbatę na listę towarów które mogą być importowane w transakcjach wiązanych. W ten sposób należy przypuszczać, że import herbaty zwiększy się i rynek zostanie odpowiednio nasycony. Zasada ta jednak nie obowiązuje w odniesieniu do herbaty, pochodzącej z posiadłości angielskich (bez dominjów), t. zn., że z posiadłości tych będzie można importować herbatę nadal jedynie w ramach normalnych kontyngentów przywozowych.

MAŁE PRZYDZIAŁY NA POMIDORY.

Importerzy gdyńscy żalą się na małe przydziały kontyngentów przyznanych na pomidory zagraniczne szczególnie na holenderskie.

Przy ostatnim przydziale kontyngentu Gdynia została pokrzywdzona. Ogólny bowiem przydział dla Gdyni i jej zaplecza wynosił zaledwie ok. 20 ton. Biorąc pod uwagę wzrost samej Gdyni oraz całego okręgu Izby, którego liczba mieszkańców wynosi około 1,5 miljona, przydział powyższy jest rzeczywiście zamały i w żaden sposób nie może zaspokoić zapotrzebowania okręgu.

KRAJOWE PIECE DO PALENIA KAWY.

Bardzo często zachodzą jeszcze wypadki sprowadzania piecy do palenia kawy z zagranicy, szczególnie z Niemiec i Szwajcarji.

Zwracamy uwagę, że piece do palenia kawy o napędzie elektrycznym z paleniskiem gazowem są wyrabiane w kraju. Piece te są konstrukcji nowoczesnej udoskonalonej. Przywóz piecy z zagranicy staje się zatem zupełnie zbędnym. Na życzenie możemy podać zainteresowanym adres firmy produkującej odnośne piece.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Ostatnia dekada maja stała pod znakiem kończącego się sezonu na importowane owoce. Firmy aukcyjne poza Gdyńskiemi Targami Owocowemi nie przejawiły większej aktywności i urządziły ogółem tylko 3 przetargi, które stały pod znakiem cytryn syryjskich. Inne rodzaje owoców a nadewszystko pomarańcze palestyńskie znikły zupełnie z rynku. Również pomarańczy hiszpańskich nie było w okresie sprawozdawczym wiele i tylko Gdyńskie Targi Owocowe na swoich przetargach wystawiły 2.200 skrzyń.

Brak pomarańcz zarówno hiszpańskich jak i palestyńskich wpłynął na podrożenie tego artykułu. Pod koniec dekady można było zaobserwować pierwsze oznaki sztucznego podbijania cen i mówiono nawet, że hurtownicy niektóre tranzakcje zawierali przy dawno już nienotowanych cenach zł. 1,60 — 1,80 — za 1 kg.

Haussa na pomarańcze jest usprawiedliwiona nie ylko chwilowym brakiem towaru na rynku gdyńskim i kończącym się sezonie exportowym w Hiszpanji i Palestynie, lecz również małemi widokami na dowóz pomarańcz amerykańskich, które mają podobno nadejść do Gdyni ale w niewielkich ilościach.

Cytryny syryjskie wystawiane przez Gdyńskie Targi Owocowe uzyskały dobrą cenę, natomiast aukcjonowane przez Aukcje Owocowe w dniu 29 maja br. w wielu wypadkach osiągnęły ceny niskie.

Szczegółowy przebieg aukcji w tej dekadzie przedstawia się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły łącznie 2 przetargi. Na pierwszej aukcji odbytej w dniu 20 maja 36 roku wystawiono 2,000 skrzyń cytryn syryjskich i 650 skrzyń pomarańcz hiszpańskich w tem 450 skrzyń gatunku „Bernas". W przetargu wzięło udział 25 kupców z Katowic, Łodzi, Warszawy, Poznania, Krakowa, Gdańska, i Gdyni, którzy przejawiali wielkie zainteresowanie zaofiarowanym towarem i nie cofnęli się przed nabyciem żadnej partji. Zwyczajem przyjętym przez firmę aukcyjną rozpoczęto przetarg od niewielkich partyj cytryn syryjskich. Po ożywionym przetargu pierwszą i drugą partję przybito dla firmy gdyńskiej przy cenie zł. 38,50 za skrzynię. Następne partje (łącznie 30) zostały również rozebrane przyczem ceny uzyskiwano w granicach 39,50 — 40 zł. za skrzynię. W jednym tylko wypadku firma łódzka przelicytowała konkurentów, płacąc najwyższą stawkę dnia zł. 40,50. Następnie przeaukcjonowano pomarańcze hiszpańskie gatunku „Bernas", których zaofiarowano 450 skrzyń rozbitych na 16 partyj, z czego wycofano tylko 2 partje, liczące 150 skrzyń. wszystkie inne natomiast sprzedano, uzyskując za nie jednolitą cenę zł 1,15 za kg. Pozostałe 200 skrzyń również pomarańcz hiszpańskich gatunku „Brood Oval" rozbitych na 5 partyj osiągnęły przy mniejszych partjach liczących po 50 skrzyń dobrą cenę zł. 1,15, a nawet w jednym wypadku zł. 1,16 — natomiast większą partję, składającą się z 200 skrzyń sprzedano po zł. 1,05 i nabyła je firma krakowska.

Drugą skolei w tej dekadzie aukcję urządziły Gdyńskie Targi Owocowe 25 maja wystawiając 1,550 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku „Bernas" i 1,000 skrzyń cytryn syryjskich. Aukcja ta odbyła się przy niezwykle licznym udziale kupców (na sali 70 osób). Pomarańcze hiszpańskie sprzedano wszystkie, przyczem cena znowu skoczyła o kilka groszy na kg. osiągając w większości wypadku zł. 1,20 — 1,24 za kg. Cytryny syryjskie sprzedano również wszystkie po cenie 38,50 — 41,50 zł. Podczas tego przetargu dało się zauważyć wielkie zainteresowanie ze strony kupców.

Aukcja Owocowa Sp. z o. o.

urządziła przetarg w dniu 29 maja 36 r. wystawiając tylko cytryny syryjskie w ilości 10.041 skrzyń. Towar nadszedł statkiem „Foskolo" i był zmagazynowany w chłodni portowej. Szereg partyj było oclonych, lecz bez pozwoleń przywozu, wskutek czego cena za nie była znacznie niższa niż na partje, posiadające pozwolenie przywozu. Towar oclony posiadał limit w granicach od 37,— do 38,— zł. za skrzynię i tylko w kilku wypadkach pod koniec przetargu aukcjonator, wyczuwając mocną tendencję, podwyższył cenę wywoławczą do 39,— zł. Partje natomiast bez pozwoleń przywozowych miały limit zł 32.— za skrzynię. Z uwagi na wielką podaż, nabywcy nie przelicytowywali się zbytnio i dlatego różnice mię-

dzy cenami wywoławczemi a tranzakcyjnemi nie były zbyt wielkie. Przeaukcjonowano łącznie 9.300 skrzyń, osiągając cenę od 38,— do 41 zł. Partje natomiast bez pozwolenia przywozu sprzedano po 32,— zł.

RYNEK CYTRYN.

Został uruchomiony kontyngent na cytryny z Cypru. Podział kontyngentu dokonany zostanie na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 12 czerwca br.

W ostatnim czasie daje się zauważyć znacznie zmniejszony dowóz cytryn do Polski. Zmniejszenie dowozu spowodowane jest głównie obostrzonemi przepisami reglamentacyjnemi oraz niemożności sprowadzenia cytryn z Italji ze względu na obowiązujące sankcje gospodarcze wobec tego kraju.

Podczas, gdy dla Italji, pomimo zakazu przywozu, były w swoim czasie uruchamiane kontyngenty regularnie i nawet w dość dużych ilościach, to dla innych krajów kontyngenty te są bardzo szczupłe i nie mają charakteru regularnego. Dotyczy to szczególnie kontyngentów na cytryny z Syrji, skąd sprowadza Polska obecnie najwięcej tego artykułu.

W latach poprzednich, Polska importowała przeciętnie 1000 ton cytryn miesięcznie. Po wprowadzeniu bezwzględnego zakazu przywozu cytryn z Italji (wskutek działania sankcyj gospodarczych), import tego artykułu zmniejszył się o przeszło 50%. Podczas, gdy w pierwszych czterech miesiącach ubiegłego roku sprowadzono 6003,9 ton cytryn, to w takim samym okresie bieżącego roku przywóz wynosił zaledwie 2790,8 ton. Ponieważ zapotrzebowanie na cytryny jest znacznie większe od podaży, spowodowało to zwyżkę ceny na ten artykuł, która od dłuższego czasu jest utrzymana na bardzo wysokim poziomie i waha się w hurtowej sprzedaży około 1,— zł za jeden kg loco magazyn portowy w Gdyni.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE.

W dniu 22—25 maja gdyńskie firmy importowe notowały na niżej wyszczególnione towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynów w Gdyni.

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,55—3,65 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,45—3,55 za 1 kg
brazylijska Rio 3 — zł 3,60—3,75 za 1 kg
brazylijska Rio 7 —
brazylijska Santos Extra Prim. zł 4.45—4,75 za 1 kg
brazylijska Santos Fansy — zł 4,50—4,80 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4.05—4.25 za 1 kg
niebieska Tanganijka afr. — zł 5.05—5,15 za 1 kg
niebieska Maragogype duże ziarna — zł 5,80—6,50 za 1 kg

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,80—13.10 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia gat. — zł 15.50—16.50 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa gat. — zł 13,70—15,20 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 24.00 — 26,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku holenderskie Van Houten — zł 5,00—5,25 za 1 kg
kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,30—2.60 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 5,40 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,75—1,80 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong" — zł 5,25—5,35 za 1 kg
pieprz biały „Muntok" — zł 6,20—6,30 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment)
cynamon Cassia Lignea — zł 8.20—8,45 za 1 kg
cynamon Vera Prima Cassia — zł 9,20—9.30 za 1 kg
cynamon ceyloński „Canhel" zależnie od gatunku — zł — 8,50—9.10 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg — zł 6.40—6.50 za 1 kg
gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6.50—6,60 za kg
kwiat muszkatowy zależnie od gatunku i opakowania — zł 10,50—12,50 za 1 kg
kardamon — zł 32,00—34.00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 47,00—52.00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 55,00—58.00 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:

koryntki zależnie od gatunku — zł 1.45—1.50 za 1 kg
sułtanki smyrneńskie:
w workach — zł 1,95—2.00 za 1 kg
w skrzynkach — zł 2.00—2.10 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gatunku — zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzynkach zależnie od gatunku — zł 1,95—2,10 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrzynkach po 12.5 kg — zł 2,25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gatunku zł 1,60—1,75 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrzynkach zależnie od gatunku, po 12,5 kg — zł 5,80—5,90 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w workach — zł 2,60—2,70 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w skrzynkach — po 12,5 kg — zł 2,70—2,80 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1.10—1.25 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 10 kg zależnie od gatunku — zł 3,60 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,00—0,95 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek zł 1,40—1,65 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie, zwykłe — zł 6,35—6,50 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6,40—6,70 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,80—7,00 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 3,00 za 1 kg
orzechy fińskie łuszczone „Arachid“ zł 3,45 za 1 kg
jądra orzechowe hiszpańskie w workach po 100 kg — zł 5,00—5,20 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie, kalifornijskie przebierane — zł 3,30—3.50 za 1 kg
pestki morelowe, gorzkie łamane — zł 2,95—3,20 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oryginalna nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3.60 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3.05—3,20 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 10 kg — zł 2,95—3,00 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 rybki w pudełku — zł 0,48—0,50 za pudełko
sardynki portugalskie 1/10 ilustrowane 2—3 rybki — zł 0,47—0,48 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,80—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustrowane — zł 0,88—0,89 za 1 puszkę
sardele holenderskie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za 1 beczkę
sardele holend. brabanckie w puszkach skrzynka 5 kg — zł 14,00—17.00 za skrzynkę

Owoce świeże:

banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za 1 kg
banany jamajskie gat. II — zł 2 00 za 1 kg
banany jamajskie gat. III — zł 1.60 za 1 kg
pomarańcze hiszpańskie „Bernas Imperiales“ — zł 1,15—1.20 za 1 kg
pomarańcze palestyńskie „Valencja“ zł 1,32—1.35 za 1 kg
cytryny syryjskie za skrzynkę wagi ca 39 5—40.5 kg — zł 39.30—40,00.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 czerwca 1936 r. | NR. 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Charakterystyka nowej taryfy portowej

W Monitorze Polskim Nr. 122 z dn. 26 maja 1936 r. opublikowana została nowa taryfa opłat portowych, w formie obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 15 maja br. Taryfa ta weszła w życie z dniem ogłoszenia.

Nowa taryfa opłat portowych obejmuje jak i poprzednia siedem różnych opłat, odnoszących się do ruchu statków w polskich portach morskich, a mianowicie: I opłaty za wejście i wyjście (tonażowe), II. opłaty za postój statku (postojowe), III. opłaty za przystanie i nabrzeża (przystaniowe), IV. opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera (pasażerskie), V. opłaty za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe) VI opłaty za służbę pilotową (pilotowe) i VII. opłaty ryczałtowe: roczne i jednorazowe.

Wspomniana taryfa przewiduje również jak i poprzednia szereg zwolnień od norm obowiązujących. Zwolnienia te ujęte zostały w oddzielnym dziale końcowym, oznaczonym liczbą rzymską osiem. Z wymienionych rodzajów opłat sześć obiąża statek i jedna tj. opłata za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe) — towar.

Nowa taryfa opłat portowych zasadniczo posiada konstrukcję taryfy poprzedniej, lecz wprowadza szereg zmian, podyktowanych interesem portu gdyńskiego i jego zdolnością konkurowania, tudzież opartych na dotychczasowych spostrzeżeniach i praktyce w kierunku usprawnienia systemu pobierania opłat przez zarząd portowy*).

*) Na podstawie porozumienia między zarządami portów w Gdyni i Gdańsku, zarząd portu gdańskiego dostosuje swą taryfę opłat portowych do wysokości stawek taryfy gdyńskiej.

Wspomniane zmiany odnoszą się do opłaty za wejście i wyjście statków (tonażowe); za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe); i opłat ryczałtowych. Reszta opłat pozostała bez zmian.

Zmiany dokonane w wyżej podanych rodzajach opłat nowej taryfy opłat portowych są następujące:

I. Opłaty za wejście i wyjście statku (tonażowe).

Stawki tych opłat zawarte w punkcie 1 i 2 zostały utrzymane w poprzedniej wysokości.

W pkt. 2 rozszerzono ponadto definicję okrętowych linij regularnych przez podkreślenie, że statki kursujące na linjach regularnych zobowiązane są do przyjmowania ładunków drobnicowych z Gdyni do wszystkich portów, wymienionych w rozkładzie jazdy i odwrotnie. Ponadto dodano klauzulę, że statki te winny zawijać do portu końcowego, ustalonego dla każdej linji regularnej. Zaznaczono następnie, że odnowienie rozkładu jazdy statków na okres dalszych 4 miesięcy winno być zgłoszone w Urzędzie Morskim na 8 dni przed upływem bieżącego rozkładu jazdy.

Prócz tego dodane zostało wyjaśnienie, dotyczące portów końcowych, a mianowicie: linje regularne, utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego mogą wyznaczyć najwyżej 3 porty końcowe. Niezawinięcie przynajmniej do jednego z tych portów nie upoważnia do korzystania z ulgi, przysługującej żeglugowym linjom regularnym. Okrętowe linje regularne pozaeuropejskie, z wy-

jątkiem śródziemnomorskich, mogą podać więcej niż 3 porty końcowe.

Ustęp 2 zawiera ponadto definicję „drobnicy", ujętą z punktu widzenia wymiaru opłat portowych.

W tym samym ustępie taryfy poprzednio obowiązującej znajdowała się klauzula, że jeżeli statki linij regularnych w ciągu pewnej podróży posiadały na wejściu czy też wyjściu jedynie ładunki towarów masowych jak np. rudy, piryty, fosforyty, nawozy sztuczne i t. p., lub też ich ładunek drobnicowy nie przekraczał 10% przewożonego ładunku, nie mogły wówczas korzystać z ulgi przewidzianej w ust. 2. W taryfie nowej ustęp ten sprecyzowano przez dodanie, że wspomniana ulga nie przysługuje i w tych wypadkach, gdy statek nie zawinie do portu końcowego ustalonej linji regularnej.

Ustęp końcowy, traktujący o terminie uzupełniania linji żeglugi regularnej statkami dodatkowemi, uzupełniony został przez dodanie, że okres 5 dniowy obowiązuje również dla wprowadzenia zmian w zatwierdzonych rozkładach jazdy.

Pkt. 3 i 4 nie uległy zmianie. Punkt 5 przesunięty został i stanowi obecnie pkt. 6. Nowy pkt. 5 zawiera klauzulę, że statki regularnych linij okrętowych pozaeuropejskich, zgłoszone jako stałe do Gdyni, gdy zawijają sporadycznie do Gdańska lub vice versa, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w pkt. 2, zmniejszoną o 50%.

Jako pkt. 7 nowej taryfy figuruje pkt. 6 taryfy poprzedniej. Odnosi się on do statków, kursujących w żegludze nieregularnej (tramping) i nie wprowadza żadnych zmian.

Pkt. 8 nowej taryfy jest równoznaczny w brzmieniu z pkt. 7 taryfy starej. Dotyczy on ulgi dla statków, kursujących nieregularnie, lecz zachodzących w tej samej podróży bezpośrednio do Gdyni i Gdańska.

Biorąc ogólnie, taryfa opłat za wejście i wyjście statku (tonażowe) uległa sprecyzowaniu oraz zawiera wyjaśnienia szeregu momentów, które w praktyce nastręczały pewne trudności przy wymiarze danych opłat.

V. Opłaty Ładunkowe.

W nowych opłatach za wyładowanie lub naładowanie towaru (ładunkowe) ilość grup towarowych zwiększono o grupę dla śledzi w beczkach. Grupę tę oznaczono literą G.

Nomenklatura grup poprzednich, oznaczonych kolejnemi literami alfabetu od A—F zatrzymano, wstawiając nową grupę G i przesuwając dawną grupę G, jako nową grupę H. W ramach jednak tych grup nastąpiło, znaczne przegrupowanie towarów z grup o wyższej stawce do grup o stawce niższej. Ponadto zmiany dokonane w wyżej nazwanych opłatach cechuje pewne zróżniczkowanie i sprecyzowanie towarów, co wpłynęło na zwiększenie rodzajów towarów w niektórych grupach.

W uwagach odnoszących się do opłat ładunkowego, a dotyczących ładunków tranzytowych, wprowadzone zostały normy bardziej liberalne niż dotychczas przez zniesienie czasokresu 2 miesięcy, w jakim towar tranzytowy przewieziony do portu, musiał być wywieziony, by mógł korzystać z ulgi.

VII. Opłaty Ryczałtowe.

W opłatach ryczałtowych rocznych pkt. 1 i 2 pozostały bez zmian, pkt. 3 określono jako nieistotny.

Punkty od a — f opłat ryczałtowych jednorazowych nie uległy żadnej zmianie; pkt. g natomiast, zawierający w poprzedniej taryfie jednorazową opłatę ryczałtową w wysokości zł. 100.— za każdą rozpoczętą dobę pobytu w porcie cudzoziemskich statków pasażerskich przewożących wycieczki, został z nowej taryfy skreślony. Zniesienie tej opłaty było podyktowane koniecznością stworzenia w porcie gdyńskim korzystnych warunków dla ruchu obcych statków turystycznych.

Zwolnienia.

W nowej taryfie w dziale traktującym o zwolnieniach uległy zmianie zasadniczo tylko dwa punkty. Reszta punktów pozostała bez zmian. Wspomniane zmiany są następujące:

Zwolnienie od opłat portowych zawarte w pozycji d pkt. 2 poprzedniej taryfy, odnosiło się jedynie do statków turystycznych polskich i gdańskich. W nowej taryfie pkt. ten został zgeneralizowany i zwolnienie to rozciągnięte zostało na wszystkie statki turystyczne w żegludze zagranicznej. Punkt ten łącznie ze zniesieniem opłat ryczałtowych jednorazowych wprowadza duże ulgi dla turystyki zagranicznej.

Drugą zmianą w ustępie o zwolnieniach w/g. nowej taryfy — jest nowy punkt, zwalniający od wszelkich opłat ruch statków między Gdynią a Gdańskiem, dla dokonania remontu statków.

Rozporządzenie wykonawcze Ministra Przemysłu i Handlu w dn. 23 kwietnia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr. 39 — z dn. 15 maja 1936 r. poz. 295) do ustawy z dnia 15 marca 1934 r. o morskich opłatach portowych, a odnoszące się i do nowej taryfy opłat, w § 7 mówi m. in., że w przypadkach gospodarczo uzasadnionych Dyrektor Urzędu Morskiego jest władny stosować zniżki taryfowe, nieprzekraczające 50% stawek ustalonych w obowiązującej taryfie opłat portowych.

NOWA TARYFA OPŁAT PORTOWYCH

ma brzmienie następujące:

I. Opłaty za wejście i wyjście (tonażowe).

1) Od statków przychodzących do portu lub wychodzących z portu pobiera się za każdy metr sześcienny pojemności netto:

a) od statków próżnych z balastem lub naładowanych do 25% swej pojemności netto oraz od statków pasażerskich, przy wejściu i wyjściu po . . . . zł 0,08

b) od statków naładowanych powyżej 25% swej pojemności netto przy wejściu i wyjściu po . . . . zł 0,16

2) Dla statków kursujących na linjach żeglugi regularnej taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o 40%

Uwaga: Za linję żeglugi regularnej uważa się komunikację okrętową między Gdynią, a zgłoszonemi portami, która jest utrzymywana przez przedsiębiorcę okrętowego lub grupę przedsiębiorców okrętowych ze stałym przedstawicielem w Gdyni i która odbywa się według planu i rozkładu jazdy zgóry ułożonego przynajmniej na okres czterech miesięcy i zgłoszonego Urzędowi Morskiemu, przyczem statki są obowiązane do przyjmowania ładunków drobnicowych z Gdyni do wszystkich portów wymienionych w rozkładzie i odwrotnie oraz do zawijania do portu końcowego. Odnowienie rozkładu jazdy na dalszy okres 4 miesięcy powinno być zgłoszone przynajmniej na 8 dni przed upływem bieżącego rozkładu jazdy.

Linje regularne utrzymujące komunikację z portami Morza Śródziemnego mogą wyznaczyć najwyżej 3 porty jako końcowe. Linje pozaeuropejskie, z wyjątkiem śródziemnomorskich, mogą podać więcej portów końcowych.

Jako drobnicę uważa się towary opakowane w skrzyniach, workach, beczkach, belach, wiązkach, koszach itp. lub też nieopakowane, liczone na sztuki, np. maszyny, samochody, rury, części konstrukcyjne, zwierzęta itp.

Jeżeli statek linji regularnej w ciągu pewnej podróży posiada czy to na wejściu, czy to na wyjściu jedynie ładunki towarów masowych, jak np. rudy, fosforyty, nawozy sztuczne, sole potasowe, węgiel, koks, drzewo w jednolitych ładunkach itp., lub też jego ładunek towarów drobnicowych jest mniejszy, niż 10% ogólnego przewożonego ładunku, nie pszysługuje mu przy tem wejściu lub wyjściu ulga przewidziana w ust. 2. Ulga nie przysługuje i w tych wypadkach, jeżeli statek nie zawinie do końcowego portu ustalonej linji regularnej.

Używanie statków zastępczych jest dopuszczalne pod warunkiem każdorazowego uprzedniego zgłoszenia.

Uzupełnienie linji żeglugi regularnej statkami dodatkowemi może nastąpić po uprzedniem zgłoszeniu statku dodatkowego na 5 dni przed jego zawinięciem do portu; taki sam czasokres obowiązuje również dla wprowadzenia zmian do zatwierdzonych rozkładów jazdy.

3) Statki zatrzymujące się na redzie i tu uskuteczniające odprawę pasażerów lub przeładunek uiszczają opłatę ustaloną w ust. 1 i 2 zmniejszoną o 50%

4) Statki linji żeglugi regularnej, zachodzące stale do Gdyni i Gdańska, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o 50%

5) Statki pozaeuropejskich linij regularnych, zgłoszone jako stałe do Gdyni, gdy zawijają sporadycznie do Gdańska lub odwrotnie, uiszczają w Gdyni opłatę ustaloną w ust. 2 zmniejszoną o 50%

6) Od statków linji żeglugi regularnej, odwiedzających port dwukrotnie w czasie tej samej pełnej podróży, pobiera się opłatę tylko przy pierwszem zawinięciu do portu.

Uwaga: Jeżeli wymiar opłaty przy pierwszem zawinięciu statku do portu okaże się niższy od wymiaru, jakiby przypadł przy drugiem zawinięciu, statek przy drugiem zawinięciu do portu winien uiścić dodatkowo różnicę tych opłat.

7) Dla statków kursujących nieregularnie taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się:

a) poczynając od 6 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o 10%

b) poczynając od 11 wejścia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego o 20%

8) Statki kursujące nieregularnie, zachodzące w tej samej podróży bezpośrednio do Gdyni i Gdańska, uiszczają przy podróży z Gdańska lub do Gdańska opłaty wymienione w ust. 1, wzgl. 7 zmniejszone o 15%

II. Opłaty za postój statku (postojowe).

1) Od statków przebywających w porcie dłużej niż jeden miesiąc pobiera się za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden:

a) od statków podlegających pomiarom morskim (rozp. Prez. Rzpl. z dnia 17 maja 1927 r. o pomiarze morskich statków handlowych — Dz. U. R. P. Nr. 47, poz. 422) za każdy metr^3 pojemności netto . . . . zł 0,04

b) od statków niepodlegających pomiarom morskim za każdą tonę ładowności . . . zł 0,20

2) Dla statków przebywających w swych portach macierzystych taryfa wymieniona w ust. 1 p. „a" zmniejsza się o 50%

III. Opłaty za przystanie i nabrzeża.
(przystaniowe)

1) Za korzystanie z przystani pobiera się od statków bezpośrednio leżących u przystani za każdy metr długości przystani zajętej przez statek i za każdą rozpoczętą dobę . . . . . zł 0,08

2) od statków stojących obok wyżej wymienionych pobiera się za każdy metr długości statku, za każdą rozpoczętą dobę . . . . . . zł 0,05

IV. Opłaty za wylądowanie lub przyjęcie pasażera.
(pasażerskie)

W żegludze przybrzeżnej między punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego pobiera się za wylądowanie lub przyjęcie na pokład pasażerów każdorazowo od osoby . . . . zł 0,05

V. Opłaty za wyładowanie lub naładowanie towaru.
(ładunkowe)

1) od naładowanego lub wyładowanego towaru pobiera się opłatę w zależności od zaszeregowania go do jednej z niżej wymienionych grup, a mianowicie:

Grupa A — węgiel kamienny, brykiety, koks za każde 100 kg. . . . . zł 0,02

Grupa B — apatyty, cegła, celuloza, da-

chówka, fosforyty i fosfaty, kamienie brukowe (kostka i tłuczeń) koncentraty, odpadki papierowe i makulatura, piryty i wypałki pirytowe, piasek, sól kuchenna, sole potasowe, **słoma, szlaka wszelka, szpat polny,** rudy i pokrewne surowce hutnicze, **walcowiny (zendra),** ziamniaki, **torf, trociny, warzywa i okopowizny,** ziemia i żwir, prócz gatunków specjalnych, żużle Thomasa (tomasyna) za każde 100 kg. . zł 0,025

Grupa C — **tłuczeń szkła,** złom żelazny, żelazo surowe (bloki) za każde 100 kg. . . . zł 0,035

Grupa D — asfalt, blachy (żelazne, cynkowe i t. p.) beczki żelazne, bisulfat sodu, cement, **cukier,** cyna, cynk i pył cynkowy, chlorek wapna, **dekstryna,** dreny, drut żelazny, glinki (fajansowa i farbiarska), **gotowy materjał na skrzynie,** gips, **juta,** kaolina, kości, kredy, **krochmal, kalafonja,** kamienie blokowe do budowy, **magnezyt,** makuchy, mąka makuchowa, mąka kostna, mąka pastewna, mąka ryżowa pastewna, **mąka rybna, mąka ziemniaczana,** melasa, marmur nieszlifowany, nawozy azotowe, nafta, **naftalina,** natrium (bisulfat), ołów, oleje ziemne, gazowe, opałowe, wrzecionowe, **odpadki skór wapnione,** otręby, płatki ziemniaczane, ropa naftowa, rury żelazne izolowane, rury żelbetowe, saletra, siano, siarczan amonu, **siarczan potasu,** soda, **słód,** śrut soi, smoła, **szpat mielony,** spirytus eksportowy, stal fasonowa, szyny żelazne lub stalowe, trawa morska, wapno, **węgiel drzewny,** wytłoczyny, zboże, ziarna strączkowe, ziemia okrzemkowa (folarska), żelazo fasonowe, żywica, za każde 100 kg. . . zł 0,05

Grupa E — **chlorek potasu,** kory i **rośliny** garbarskie, **gorczyca,** mąka ryżowa, mąki zbożowe, **nasiona buraczane,** nasiona i surowce oleiste: rzepak, soja, kopra, orzechy ziemne, ziarna palmowe, sezamowe i t. p., papier gazetowy **i do pakowania,** ryż surowy, siarka, tektura, oraz półfabrykaty drzewa, jak półfabrykaty bednarskie, ciesielskie, kołodziejskie, stolarskie; nadto gonty, klepki bednarskie, posadzki i t. p. za każde 100 kg. . . . . zł 0,075

Grupa F — drzewo nieobrobione (prócz drzewa egzotycznego) i nawpół obrobione, o ile nie zostanie zaliczone do grupy **D. i E:**

a) sosnowe, świerkowe, jodłowe, topolowe, wierzbowe za każdy mtr³ . . . . zł 0,25
b) dębowe, bukowe, grabowe, akacjowe, jaworowe, jesionowe, modrzewiowe, lipowe, orzechowe, brzozowe, olszowe, osikowe, **tarcica drzewa twardego,** oraz inne niewymienione pod „a" — za każdy m³. . . . . zł 0,50

Grupa G — śledzie solone w beczkach — za 1/1 beczkę . . . . zł 0,16

Grupa H — towary nie wymienione w jednej z grup poprzednich, o ile ze względu na swoją naturę nie podlegają zaszeregowaniu do jednej z tych grup za każde 100 kg. . . . zł 0,10

UWAGA: Za każde niepełne 100 kg. ładunku pobiera się opłatę, jak za pełne.

2) Od towaru przeładowywanego bezpośrednio.

a) ze statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej na takiż statek pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie, tylko od statku wyładowującego opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%.
b) ze statku morskiego żeglugi pozabrzybrzeżnej na statek żeglugi przybrzeżnej i wiślanej lub odwrotnie pobiera się za wyładowanie i naładowanie łącznie tylko od statku morskiego żeglugi pozaprzybrzeżnej opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%.

3) Od towaru przeładowywanego ze statku morskiego na takiż statek oraz ze statku na nabrzeże lub odwrotnie w obu wypadkach przy użyciu portowych statków pomocniczych (holowniki, barki i t. p.) pobiera się łącznie tylko jedną opłatę w wysokości ustalonej w ust. 1.

4) Od towaru przewożonego w żegludze przybrzeżnej między portami i punktami wybrzeża polskiego i gdańskiego taryfa wymieniona w ust. 1 zmniejsza się o 50%.

5) Od towaru przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego tą samą drogą pobiera się opłatę tylko przy wyładowaniu.

6) Od towaru tranzytowego przywiezionego drogą morską, następnie wywożonego drogą lądową lub też od towaru tranzytowego, przywiezionego drogą lądową, następnie wywożonego drogą morską, z wyjątkiem towarów wymienionych wyżej w grupie A, oraz fosforytów i fosfatów, soli potasowych, pirytów i wypałków pirytowych, rud i pokrewnych surowców hutniczych, pobiera się opłatę ustaloną w ust. 1 zmniejszoną o 50%.

VI. Opłaty za służbę pilotową (pilotowe).

1) Od statków ponad 100 tonn pojemności netto pobiera się przy wejściu i wyjściu łącznie:

a) od statków o pojemności do 1000 m³ netto . . . . zł 30,—
b) od statków o pojemności od 1000 m³ do 2000 m³ netto . . . . zł 60,—
c) od statków o pojemności ponad 2000 m³ netto:
   aa) za pierwsze 2000 m³ . . . . . . zł 60,—
   bb) za każde rozpoczęte 500 m³ . . . zł 15,—

2) Za każde przeprowadzenie statku wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, pobiera się opłatę tylko przy pierwszej zmianie miejsca — w wysokości 40% opłat ustalonych w ust. 1.

3) Od statków:

a) linji żeglugi regularnej,
b) zachodzących do portu w celach remontu i rozbiórki, uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i innych niezbędnych materjałów wyekwipowania, o ile pobyt w porcie ograniczają do czasu niezbędnego dla wykonania tych czynności i o ile nie wykonują pozatem żadnych innych czynności handlowych,
c) prowadzonych przez kapitanów, którzy złożyli w miejscowym kapitanacie portu egzamin pilotowy,

taryfa opłat ustalonych w ust. 1 lub 2 zmniejsza się o 50%

4) Za niewykorzystanie pilota w czasie zamó-

wionym za każde rozpoczęte pół godziny opóźnienia . . . . zł 20,—

VII. Opłaty ryczałtowe.

1. Roczne.

1) Od statków stale używanych w obrębie portu oraz od statków polskich i gdańskich używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskiem i gdańskiem, jak również od polskich i gdańskich holowników i statków rybackich, mogą być uiszczane rocznie ryczałtem opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe. Opłatę ryczałtową oblicza się za każdą jednostkę iloczynu otrzymanego z pomnożenia największej długości przez największą szerokość (w metrach):

a) od statków pasażerskich oraz statków bez napędu mechanicznego po . . . zł 2,—
b) od statków towarowych o napędzie mechanicznym po . . . . zł 2,50
c) od statków innych o napędzie mechanicznym po . . . . zł 5,—
d) od statków rybackich o napędzie mechanicznym lub bez . . . . zł 0,30

2) Polskie i gdańskie statki używane w żegludze przybrzeżnej, kursujące tylko w sezonie letnim, mogą uiszczać ryczałtem rocznie opłatę pasażerską, obliczoną od największej ilości osób, dozwolonej do przewozu od osoby po . . . . zł 6,—

2. Jednorazowe.

Jednorazowo ryczałtem mogą być uiszczane opłaty za wejście i wyjście, pilotowe, postojowe i przystaniowe:

a) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 6—10 m. po zł 5,—
b) od statków parowych, motorowych i żaglowych długości od 10 — 20 m. po zł 10,—
c) od statków parowych, motorowych i żaglowych polskich i gdańskich dług. ponad 20 m. używanych w żegludze przybrzeżnej do miejscowości położonych na wybrzeżu polskiem i gdańskiem do przewożenia pasażerów i towarów oraz do holowania po . . . . zł 13,—
d) od holowników, o ile nie podpadają pod pkt. b) i c) po . . . . zł 50,—
e) od statków rybackich:
   aa) o pojemności ponad 150 m³ netto po . . . . zł 15,—
   bb) wszelkich innych po . . . . . . zł 1,50
f) od kryp, barek, pontonów itp. używanych w żegludze przybrzeżnej i wiślanej:
   aa) bez napędu mechanicznego po . zł 10,—
   bb) z napędem mechanicznym po . . zł 20,—

VIII. Zwolnienia.

1) Od ustalonych taryfą niniejszą opłat wolne są:
a) okręty wojenne i statki szkolne,
b) wszelkie statki będące własnością Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
c) statki sportowe, o ile nie są użyte do celów zarobkowych,
d) statki zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych,
e) wszelkie statki nie dłuższe niż 6 metrów.

2) Od opłat według poz. I wolne są pod warunkiem uprzedniego zgłoszenia statki:
a) przychodzące dla zasięgnięcia informacji lub otrzymania dyspozycji a wychodzące z portu w przeciągu 48 godzin, nie wykonując żadnych czynności handlowych,
b) zachodzące do portu w celach remontu, rozbiórki lub uzupełnienia zapasów paliwa lub żywności i niezbędnych materjałów wyekwipowania, ograniczające pobyt do czasu niezbędnego na wykonanie tych czynności i niewykonywujące żadnych innych czynności handlowych,
c) szukające schronienia przed niepogodą i niewykonywujące żadnych czynności handlowych,
d) statki turystyczne i wycieczkowe w żegludze zagranicznej, które poza odprawą pasażerów nie wykonywują innych czynności handlowych.
e) statki, wychodzące w celach remontu do Gdańska i wracające z Gdańska po remoncie, jeżeli nie wykonywują przy tej podróży żadnych czynności handlowych.

3) Od opłat według poz. II wolne są statki będące w remoncie.

4) Od opłat według poz. III wolne są statki unieruchomione przycumowane do nabrzeży nieeksploatowanych.

5) Od opłat według poz. IV wolne są statki wykonywujące wycieczki morskie urządzane staraniem organizacyj akademickich, szkolnych kulturalno-oświatowych, sportowych i dobroczynnych.

6) Od opłat według poz. V wolne są:
a) ładunki przeznaczone do budowy i remontów i wybrzeża,
b) przedmioty przeznaczone do własnych potrzeb statków, okrętowy bunkier stały i płynny, poczta oraz bagaż pasażerski,
c) towary przeładowywane pomiędzy nabrzeżami portowemi a statkami przychodzącemi z Wisły lub wychodzącemi na Wisłę,
d) ładunki jednego statku o łącznej wadze mniejszej niż 1000 kg.,
e) ryby przywiezione z własnych połowów.

7) Od opłat według poz. VI wolne są:
a) statki zatrzymujące się na redzie,
b) statki turystyczne i wycieczkowe, które poza odprawą pasażerów nie wykonują żadnych czynności handlowych. —



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 9 czerwca br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum naszej Izby. Na początku posiedzenia Prezydjum oddało hołd Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej z okazji 10-lecia piastowania przez Niego najwyższego urzędu Rzeczypospolitej i postanowiło dla uczczenia tej rocznicy asygnować 1,000 zł. na Fundusz Obrony Narodowej.

Następnie Prezydjum wysłuchało sprawozdania z wykonania swych poprzednich uchwał oraz sprawozdania z bieżących spraw Izby, przyczem omówione zostały szczegółowo prace Izby z zakresu kontroli obrotu towarowego z zagranicą oraz sprawy, związane z kontrolą dewizową. Dalej Prezydjum zostało poinformowane o wynikach konferencji, jaka się odbyła w Toruniu w dniu 8 czerwca br. pomiędzy przedstawicielami Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni (w osobach Prezesa Izby p. S. Tora, dyrektora Dr. J. Kulikowskiego oraz naczelnika wydziału T. Marchlewskiego a przedstawicielami Pomorskiej Izby Rolniczej.

Prezydjum ustaliło również wytyczne dla opracowywanych przez Izbę materjałów, obrazujących postulaty gospodarcze okręgu izbowego.

Na zakończenie posiedzenia omówione zostały sprawy bieżące Izby oraz sprawy związane z wykonaniem budżetu izbowego.

KONFERENCJA SAMORZĄDÓW PRZEMYSŁOWO HANDLOWEGO I ROLNICZEGO W TORUNIU.

W dniu 8 czerwca odbyła się w Toruniu konferencja przedstawicieli Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w osobach Prezesa Izby p. Stanisława Tora, Dyrektora Dr. J. Kulikowskiego i naczelnika wydziału Izby p. Tadeusza Marchlewskiego z przedstawicielami Pomorskiej Izby Rolniczej.

W wyniku tej konferencji ustalono, że obie Izby odbywać będą co miesiąc wspólne konferencje, kolejno w Toruniu i w Gdyni, podczas których omawiane zostaną sprawy gospodarcze, interesujące oba samorządy, m. in. ustalono, że stałym punktem tych konferencyj będzie omówienie podziału kontyngentów wywozowych do Niemiec.

Pozatem ustalono, że przedstawiciele obu samorządów zapraszani będą na posiedzenia tych komisyj obu Izb, na których omawiane będą sprawy o ogólnem znaczeniu gospodarczem.

Poza temi sprawami natury ogólno-organizacyjnej na konferencji omówiono projekt ustawy o rynkowem przygotowaniu produktów rolnych oraz sprawę kontroli obrotu towarowego; w związku z tą ostatnią sprawą postanowiono wystąpić z wnioskiem o podniesienie granicy wartości towarów, wywożonych bez kontroli na teren W. M. Gdańska, z 50 zł. do 150 — zł. oraz o rozszerzenie sieci placówek, kontrolujących obrót towarowy z zagranicą i W. M. Gdańskiem.

ZEBRANIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ IZBY

W dniu 10 bm. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby Dra Konrada Kasperowicza zebranie Sekcji Przemysłowej naszej Izby przy udziale Radców tej Sekcji: inż. T. Gayczaka, inż. A. Dziedziula, P. Gończa, inż. Z. Jagodzińskiego, M. Kubicy, B. Nowackiego, inż. J. Podraszki, L. Rychtera, inż. F. Skąpskiego, inż. W. Tołłoczki, Dyrektora Izby Dr. J. Kulikowskiego, Wicedyrektora M. Cieślińskiego i korespondenta M. Palickiego.

Na wstępie zebrania przewodniczący Sekcji Dr Kasperowicz dał szczegółowy przegląd wyników Narady Gospodarczej i prac bieżących, związanych z wykonaniem jej uchwał. Następnie Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski przedstawił sprawę ograniczeń dewizowych i reglamentacji obrotu towarowego w handlu zagranicznym z uwzględnieniem sytuacji, jaka na tem tle powstała dla przedsiębiorstw przemysłowych w okręgu izbowym.

Podczas dyskusji, jaka się wywiązała po tym referacie podkreślono konieczność pełnego uwzględnienia zapotrzebowań przedsiębiorstw przemysłowych, opierających swą egzystencję na przetwarzaniu surowców importowanych, gdyż w chwili obecnej zachodzą wypadki, że naskutek zbyt szczupłych przydziałów zakłady przemysłowe nie są w stanie rozwijać eksportu a nawet w niektórych wypadkach wykonywać zamówień instytucyj rządowych.

Sekcja Przemysłowa wyraziła w związku z tem życzenie, aby Biuro Izby opracowało szczegółowy plan przydziału surowców dla przemysłu okręgu Izby i powzięło odpowiednie kroki dla uzyskania w Ministerstwie

Przemysłu i Handlu pełnych przydziałów surowca celem zapewnienia zakładom przemysłowym zatrudnienia, odpowiadającego możliwościom ich produkcji i zbytu.

Następnie omówione zostały postulaty przemysłu okręgu Izby, które mają być przedstawione Ministrowi Przemysłu i Handlu, oraz zagadnienie współpracy Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni z Pomorską Izbą Rolniczą.

POŚWIĘCENIE SZWEDZKIEGO DOMU MARYNARZA.

Dnia 9 czerwca br. odbyło się poświęcenie domu marynarza szwedzkiego. Na uroczystość powyższą przybyli specjalnie arcybiskup Upsali, głowa kościoła szwedzkiego, Erling Eidem, minister pełnomocny oraz poseł nadzwyczajny Królestwa Szwecji z Warszawy p. Erik Boheman, przedstawiciele władz z pp. Komisarzem Rządu p. mgr. Fr. Sokołem, dyrektorem Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskim, dowódcą Obrony Wybrzeża Morskiego p. kmdr. Frankowskim na czele, Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, Generalny Konsul Królestwa Szwecji w Gdyni p. inż. N. Korzón, Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski oraz zaproszeni przedstawiciele społeczeństwa, prasy i liczna kolonja szwedzka w Gdyni.

Po zwiedzeniu nowego gmachu i uroczystem nabożeństwie, odprawionem przez arcybiskupa Eidema, p. Generalny Konsul Szwecji inż. Korzón z małżonka wydali dla uczestników uroczystości śniadanie, po którem minister Boheman udekorował dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego Krzyżem Komandorskim Orderu Wazy, kapitana portu p. kmdr. Kańskiego — Krzyżem Oficerskim I kl. Orderu Wazy, oraz generalnego konsula p. inż. N. Korzóna — Krzyżem Oficerskim I kl. Orderu Gwiazdy Polarnej.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. maju rb. *596.813,1 ton* wobec 596.034,6 ton w mies. kwietniu rb. oraz 560.687,3 ton w mies. maju 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy utrzymuje się na poziomie dotychczasowych obrotów, wykazując nieznaczny 0,13%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem oraz nieco większy, ale również minimalny 6,4% wzrost w stosunku do miesiąca maja 1935 roku.

W okresie pierwszych pięciu miesięcy (styczeń—maj) bieżącego roku ogólne tempo wzrostu obrotów zamorskich portu gdyńskiego uległo pewnemu osłabieniu, w porównaniu do obrotów za I kwartał, wykazują one jednakże nieznaczny 3,89%-owy wzrost w porównaniu z obrotami zamorskiemi w tym samym okresie roku 1935. Import zamorski w okresie: styczeń—maj br. wykazuje nadal spadek obrotów. W porównaniu z rokiem ubiegłym spadek ten wyniósł 3,7%. Dotychczasowe rezultaty eksportu zamorskiego, wykazujące 5,3%-owy wzrost, dały w rezultacie wzrost ogólnych obrotów zamorskich portu gdyńskiego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. maju rb. (596.813,1 ton) złożył się przywóz zamorski — 102.536,6 ton oraz wywóz zamorski — 494.276,5 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (102.536,6 ton) wykazuje nieznaczny 5,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. kwietniem rb. (97.167,— ton) oraz dość poważny 22,6%-owy wzrost w stosunku do mies. maja 1935 r. (83.602,8 ton).

Wzrost importu zamorskiego w mies. sprawozdawczym spowodował w pierwszym rzędzie artykuł sezonowy, jakim jest w tym okresie czasu ryż surowy. Przywóz jego wyniósł w maju rb. 15.978 ton (7.767 ton), wykazując przeszło 100%-owy wzrost w stosunku do ub. mies. kwietnia rb. Bardzo poważnie wzrosła grupa surowców hutniczych, jak rudy różne i wypałki pirytowe — 7.350 ton (2.789 ton), piryty — 4.312 ton (3.703 ton), oraz złom żelazny — 37.098 ton (25.124 ton). Z metali różnych miedź wykazuje przeszło 100%-owy wzrost (1.270 ton w maju rb. wobec 505 ton w kwietniu rb.) Poza miedzią pewien nieznaczny wzrost importu wykazała cyna (115 ton w maju rb. wobec 91 ton w mies. kwietniu rb.) Z wyrobów żelaznych i metalowych wykazały wzrost maszyny, aparaty i części — 434 ton (384 ton) oraz części wagonów i lokomotyw — 428 ton (360 ton). Miesiąc sprawozdawczy przyniósł nieoczekiwanie b. poważny wzrost importu bawełny surowej — 8.189 ton wobec 4986 ton w miesiacu kwietniu rb. Import ten prawdopodobnie łączy się nietylko ze wzrostem zapotrzebowania własnych zakładów przemysłowych, ale związany jest ze wzrostem ładunków t r a n z y t o w y c h ze szczególnem uwzględnieniem Czechosłowacji.

Nieco mniejszy wzrost wykazały pozycje: nasion oleistych — 4592 ton (4.368 ton), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.232 ton (1.070 ton), siarki — 446 ton (65 ton), przetworów chemicznych — 302 tony (278 ton), przędzy bawełnianej — 122 ton (108 ton), lnu, konopi, sizalu i innych włókien rośl. — 37 ton (20 ton), juty — 765 ton (576 ton), wyrobów gumowych — 94 ton (80 ton), papy i tektury — 254 ton (24 ton) oraz żelaza surowego — 311 ton (279 ton). Z grupy mineralnej asfalt wykazuje b. poważny wzrost (1.042 ton w maju rb. wobec braku tej pozycji w mies. kwietniu rb.) — Do pozycyj, które wykazały spadek importu w mies. sprawozdawczym należą: nasiona różne — 31 ton (106 ton), owoce świeże — 1.484 ton (7.341 ton), kawa — 180 ton (851 ton), kakao — 434 ton (630 ton), żywica — 455 ton (746 ton), śledzie solone — 157 ton (392 ton), oleje — 72 ton (166 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 287 ton (987 ton), tran — 52 ton (167 ton), ty-

toń — 285 ton (334 ton), garbniki — 255 ton (1.301 ton), fosforyty — 5.047 ton (10.565 ton), żużle Thomasa — brak w miesiącu maju rb. (7.200 ton), skóry — 1.110 ton (2.302 ton), wełna — 2.343 ton (3.959 ton), szmaty — 524 ton (831 ton), kauczuk — 384 ton (539 ton), papier — 1.127 ton (1.337 ton), celuloza — 330 ton (366 ton) oraz samochody, motocykle i części — 93 ton (149 ton). Z długiego szeregu tych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek owoców świeżych (pomarańczy). Spadek ten ma swoje źródło w zakończeniu się sezonu na owoce południowe.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu maju rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	maj 1936 r.	maj 1935 r.
Nasiona różne	31	8
nasiona oleiste	4.592	5.085
ryż surowy	15.978	9.425
owoce świeże	1.484	3.494
owoce suszone	328	240
konserwy owocowe	9	12
orzechy i migdały	25	13
kawa	180	138
herbata	102	75
kakao	434	639
korzenie	168	41
rośliny i materjały rośl.	27	46
żywica	455	385
śledzie solone	157	125
rudy różne i wypałki piryt.	7.350	5.986
piryty	4.312	—
oleje	72	27
smoła i smary	118	26
asfalt	1.042	—
tłuszcze i oleje roślinne	287	299
tłuszcze zwierzęce surowe	1.232	534
tran	52	65
napoje alkoholowe i inne	142	62
tytoń	285	308
siarka	446	216
przetwory chemiczne	302	183
farby	17	17
garbniki	255	771
fosforyty	5.047	3.174
żużle Thomasa	—	1.216
sól potasowa	—	3.048
skóry	1.110	2.761
wełna	2.343	2.854
odpadki wełny	87	59
przędza wełniana	82	32
bawełna	8.189	6.754
odpadki bawełny	82	38
przędza bawełniana	122	70
len, konopie, sizal i inne wł. rośl.	37	34
juta	765	1.017
szmaty	524	590
kauczuk	384	391
wyroby gumowe	94	25
papier	1.127	948
papa, tektura	254	12
celuloza	330	544
żelazo surowe	311	333
metale różne	82	73
złom żelazny	37.098	26.955
miedź	1.270	927
cyna	115	19
cynk	15	77
wyroby żel. i metal.	318	188
maszyny, aparaty i części	434	251
części wagonów i lokomotyw	428	643
samochody, motocykle i części	93	199
różne	1.914	2.151
Razem	102.537	83.603

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (494.276,5 ton) wykazuje b. nieznaczny 0,9%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. kwietniem rb. (498.867,6 ton) oraz również nieznaczny 3,6%-owy ale wzrost obrotów w stosunku do mies. maja 1935 r. (477.084,5 t.)

Dominujący współczynnik eksportu zamorskiego jakim jest od szeregu lat węgiel eksport., zaważył na szali i tego miesiąca. Spadek eksportu zamorskiego spowodowany został przedewszystkiem pozycją węgla eksportowego, którego wywieziono w mies. sprawozdawczym 371.307,— ton, wobec 380.553,— ton w mies. kwietniu rb. Poza węglem eksportowym wykazały spadek pozycje: bekonów — 1.320 ton (1.782 ton), szynek i innych peklowanych — 54 ton (63 ton), drobiu i ptactwa bitego — 90 ton (70 ton), cementu — 1.082 ton (1.837 ton), tłuszczy zwierzęcych — 400 ton (566 ton), makuchów — 707 ton (1.549 ton), z przetworów chemicznych: sody — 453 ton (600 ton), bieli cynkowej — 310 ton (324 ton) oraz nawozów azotowych (siarczanu amonu) — brak w mies. maju rb. (3.153 ton), bali i słupów — brak w mies. maju rb. (4.118 ton), wyrobów z drzewa — 282 ton (308 ton), papy i tektury — 130 ton (228 ton), celulozy — 934 ton (1.879 t.), żelaza surowego — 17 ton (696 ton), wyrobów żelaznych i metalowych — 1.453 ton (2.321 t.), cynku — 997 ton (1.305 ton), oraz blachy cynkowej — 558 ton (595 ton). Spośród powyższych pozycyj pewną uwagę musi zwrócić poważny spadek eksportu siarczanu amonu. Pewnym równoważnikiem spadku wywozu bali i słupów w mies. maju rb. będzie natomiast wzrost wywozu tarcicy w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. kwietniem (21.064 ton w maju rb. wobec 18.340 ton w kwietniu rb.) Poza tarcicą wzrost wykazały pozycje eksportu: mąka ryżowa — 1.006 ton (207 ton), mąka pastewna — 305 ton (225 ton), ryż — 249 ton (75 ton), nasiona i rośliny — 311 ton (31 ton), jaja — 4.295 ton (2.221 ton), masło — 897 ton (283 ton), sól — 321 ton (230 ton), węgiel bunkrowy — 29.396 ton (27.599 t.), koks — 20.083 ton (17.363 ton), przetwory mięsne — 1.433 ton (1.208 ton), cukier — 10.658 t.

(7.600 ton), salmiak — 66 ton (57 ton), karbid — 282 ton (166 ton), tkaniny — 788 ton (487 t.), bawełna i odpadki — 260 ton (112 ton), dykty i forniery — 1.268 ton (969 ton), meble gięte — 513 ton (411 ton), papier — 763 ton (595 ton), żelazo handlowe — 5.823 ton (4.593 ton), szyny kolejowe — 74 ton (53 ton) oraz rury żelazne i stalowe — 1.851 ton (1.111 ton). Podkreślić należy poważne wzmożenie się eksportu produktów hodowlanych jak jaja, masło i wędliny. Na wysokim poziomie utrzymuje się nadal eksport żelaza handlowego, w przeciwieństwie do szyn kolejowych, których kwoty eksportowe w porównaiu z latami ubiegłemi uległy poważnej obniżce.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu maju rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	maj 1936 r.	maj 1935 r.
Zboże	—	7.050
strączkowe	10	3
mąka ryżowa	1.006	675
mąka	10	30
mąka pastewna	305	566
ryż	249	135
słód	3.772	1.004
owoce świeże	—	2
konserwy owocowe	1	2
nasiona i rośliny	311	16
szynki i inne peklowane	54	302
bekony	1.520	1.944
drób i ptactwo bite	70	22
jaja	4.295	2.874
masło	897	292
cement	1.082	499
sól	321	240
węgiel eksportowy	371.307	384.250
węgiel bunkrowy	29.396	24.885
koks	20.083	11.300
oleje i parafina	9	10
tłuszcze zwierzęce	400	517
przetwory mięsne	1.433	321
cukier	10.658	6.141
napoje alkoholowe	2	3
spirytus	4	—
makuchy	707	1.808
soda	453	807
salmiak	66	20
karbid	282	182
farby	29	3
biel cynkowa	310	322
sól potasowa	—	165
saletra	2	30
skóry	181	96
tkaniny	788	624
bawełna i odpadki	260	51
bale i słupy	—	474
drzewo tarte	21.064	9.423
wyroby z drzewa	282	285
klepki	123	46
dykty i forniery	1.268	1.425
meble gięte	513	288
wyroby koszykowe	69	7
papier	763	500
papa, tektura	130	78
celuloza	934	979
żelazo surowe	17	—
żelazo handlowe	5.823	3.287
metale różne	37	475
wyroby żelazne i metalowe	1.453	2.951
szyny kolejowe	74	2.142
rury żelazne i stalowe	1.851	140
cynk	997	1.452
blacha cynkowa	558	986
różne	8.048	4.956
Razem	494.277	477.085

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków tak na wejściu, jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 398 statków (387) o pojemności 384.786 n. r. t. (360.252 n. r. t.), wyszło zaś 393 statki (390) o pojemności 380,945 n. r. t. (371.251 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja 1-sze miejsce, Polska 2-gie, Danja 3-cie, Anglja 4-te, Stany Zjednoczone Am. P. 5-te, Niemcy 6-te, Włochy 7-me, Norwegja 8-me, Grecja 9-te, Finlandja 10-te, Francja 11-te, Holandja 12-te, Łotwa 13-te, Estonja 14., Rumunja 15-te, itd., wykazuje przesunięcie się Anglji z 3-go na 4-te miejsce, Stanów Zjednoczonych Am. P. z 4-tego na 5-te, Grecji z 10-tego na 9-te, itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian Reprezentowane były ogółem bandery 17 państw (16 państw w kwietniu br.)

— Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju br. wyniósł 966,8 n. r. t. (930,9 n. r. t.)

— Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 34.

— Średni postój statków w porcie wyniósł 47,2 godz. (46,2 godz.)

Ruch statków w miesiącu maju br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	47	63.840	48	54.975
W. M. Gdańsk	5	2.873	4	2.271
Anglja	20	34.771	21	38.151
Danja	68	42.813	65	42.476
Estonja	8	3.630	7	3.405
Finlandja	14	13.075	13	12.525
Francja	1	6.028	1	6.028
Grecja	7	19.357	7	18.797
Holandja	9	5.565	9	5.565
Łotwa	3	4.042	4	3.742
Niemcy	54	30.719	52	29.533
Norwegja	32	28.459	31	27.656
Rumunja	1	2.599	1	2.599

Stany Zjedn. Am. P.	10	31.884	11	35.285
Szwecja	108	65.565	107	65.043
Włochy	9	27.974	10	31.302
Z. S. R. R.	2	1.592	2	1.592
Razem	398	384.786	393	380.945

W związku z rozpoczęciem się sezonu wycieczek morskich, ruch pasażerów w maju br. wzmógł się bardzo poważnie. Przyjechało bowiem ogółem pasażerów 1534 osoby (193) w tem: z Anglji 97 osób, Belgji 14, Danji 28, Egiptu 4, Finlandji 11, Francji 1, Holandji 14, Niemiec 2, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 760, Szwecji 1, Włoch 598, oraz via W. M. Gdańsk 4 osoby. Wyjechało zaś ogółem pasażerów 1485 (1443) w tem: do Anglji 256 osób, Argentyny 1, Brazylji 236, Estonji 10, Finlandji 2, Francji 445, Łotwy 1, Norwegji 1, Stanów Zjednoczonych Am. P. 522, Szwecji 3, oraz via W. M. Gdańsk — 8.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W CIĄGU MAJA.

W ciągu maja br. urządzenia przeładunkowe w porcie przepracowały godzin 10390 min. 45 z zużyciem prądu 63360 kwh. i przeładowały 164923 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bieżącym roku 98 % w ubiegłym roku 99,3 %, spadek wynosi zatem 1,3 %.

GDYNIA, JAKO PORT ZASADNICZY W KOMUNIKACJI MORSKIEJ Z KUBĄ I PORTAMI ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Reprezentowani przez maklerów okrętowych Bergenske Baltic Transports Ltd. armatorzy skandynawscy: Wilh. Wilhelmsen, Oslo i Svenska Amerika Mexiko Linien, Göteborg, utrzymują od szeregu lat regularną komunikację z Kuby i portów Zatoki Meksykańskiej do Gdyni i Gdańska. W ubiegłym roku wymienieni armatorzy zdecydowali się na stworzenie również regularnego połączenia z Gdyni i Gdańska do Kuby i portów Zatoki Meksykańskiej.

Wysokość stawek frachtowych w tej relacji ustalana jest przez konferencję żeglugową: The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines, do której należy większość linij okrętowych, utrzymujących komunikację w kierunku Kuby i portów Zatoki Meksykańskiej.

W początkowym okresie istnienia tej linji pobierano z Gdyni i Gdańska dodatkowy range, stawiający porty polskie w niekorzystnej sytuacji wobec konkurencji innych portów kontynentalnych. Dodatek ten swego czasu został obniżony do Kuby na $ 1,—, a do portów Zatoki Meksykańskiej na $ 0,50 od tony frachtowej.

Obecnie wspomniana Konferencja zdecydowała się na uznanie Gdyni i Gdańska, jako portów zasadniczych. Spodziewać się należy, że dokonana obecnie obniżka frachtowa przyczyni się do ożywienia przewozów na tej linji i ułatwi penetrację towarów polskich do krajów Środkowej Ameryki.

Na skutek tego postanowienia Konferencji, które wchodzi natychmiast w życie, zostały dotychczas obliczane dodatki range'owe zniesione i porty polskie zostały zrównane pod względem taryfowym z innemi portami kontynentalnemi jak: Hamburg, Rotterdam, Antwerpja i t. d.

TARYFY EKSPEDYCYJNE I SKŁADOWE ZWIĄZKU GDYŃSKICH EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH.

Związek Gdyńskich Ekspedytorów portowych wydał ostatnio broszurę, zawierającą taryfy ekspedycyjne i składowe. Taryfy te zostały przyjęte przez naszą Izbę i będą obowiązywać z dniem 1 lipca br.

Taryfy ekspedycyjne obejmują działy następujące: a) zasadnicze stawki przeładunkowe dla wszelkich towarów; b) stawki przeładunkowe wyjątkowe, obejmujące przeładunki bekonów, wyrobów koszykowych, owoców południowych świeżych (prócz jabłek w beczkach), samochodów, śledzi w beczkach, koni, bydła, wina i spirytualij; c) dodatki specjalne do stawek przeładunkowych, a więc dodatki za ciężkie sztuki i za specjalne wymiary sztuk; d) opłaty za ważenie; e) opłaty za załatwienie formalności celnych (clenie w Gdyni i przekaz tranzytowy); f) opłaty za czynności specjalne i wreszcie g) postanowienia końcowe.

Tabela klasyfikacyjna towarów do taryf ekspedycyjnych zawiera wykaz alfabetyczny rozmaitych towarów (około 500 gatunków) podzielonych na klasy a, b, c, d, według importu i eksportu oraz dla określenia taryfy celnej. Taryfy składowe przewidują opłaty w zależności od sposobów składowania, a więc składowania w magazynach krótkoterminowych, długoterminowych i na otwartych placach składowych. Do taryfy tej dołączone są 3 wykazy towarów, w zależności od rodzaju których obliczane są stawki składowe.

Wspomniana broszura może być nabyta w biurze Związku gdyńskich ekspedytorów portowych po cenie 1 zł. od egzemplarza.

URUCHOMIENIE URZĘDU MIAR I WAG W GDYNI.

Z dniem 10 czerwca 1936 r. rozpoczął działalność Urząd Miar w Gdyni, który mieści się przy ulicy Warszawskiej 60, telefon 36 — 22.

W ten sposób zainteresowane sfery portowe będą miały możność znacznie szybszego i sprawniejszego załatwienia swych potrzeb w zakresie sprawdzania wag, odważników i innych narzędzi mierniczych.

Wiadomości z portu gdańskiego

UREGULOWANIE SPRAWY OBROTÓW WALUTY POLSKIEJ I TOWARAMI POMIĘDZY POLSKĄ A W. M. GDAŃSKIEM.

Wprowadzenie kontroli obrotu dewizami w Polsce a następnie w związku z tą kontrolą również kontrola nad obrotami handlu zagranicznego Polski nie mogła nie wpłynąć na kształtowanie się obrotów handlowych pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem, jak również na przeładunek towarów w porcie gdańskim.

Ze względu na to, że terytorjum W. M. Gdańska wchodzi w obręb polskiego obszaru celnego, powstałe w tej sytuacji trudności musiały być uregulowane na podstawie osobnego porozumienia pomiędzy stronami zainteresowanemi.

Ponieważ główną przyczyną ograniczeń w stosunku do Gdańska była obawa, aby nie stał się on terenem nieograniczonej spekulacji złotym, wprowadzenie surowej kontroli nad obrotami naszą walutą, zarządzone w dniu 2 czerwca br. przez Senat W. M. Gdańska, stworzyło podstawę do dalszych kroków, zmierzających do usunięcia powstałych trudności w obrotach wzajemnych. W wyniku przeprowadzonych pertraktacyj w dniu 10 czerwca podpisany został układ pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem, przywracający w granicach istniejących możliwości, normalne obroty handlowe polsko gdańskie oraz obroty w handlu zagranicznym, — przechodzącym przez port gdański.

Odkładając do następnego numeru bardziej szczegółowe przedstawienie wyników tego układu, już teraz zaznaczyć należy, że tak pod względem importu towarów z zagranicy przez Gdańsk do Polski oraz z zagranicy do Gdańska, jak i pod względem eksportu towarów ze wspólnego obszaru celnego ustalono warunki zgodne z istotnemi potrzebami tego obszaru, faktycznie bowiem granica kontroli towarowej pomiędzy Polską a Gdańskiem została za nielicznemi wyjątkami usunięta. W tym stanie rzeczy zaistniały normalne warunki dla dostaw artykułów żywnościowych z terenu Polski, co jak wiadomo szczególnie obchodzi graniczące z Gdańskiem powiaty Pomorza, na terytorjum Gdańska, gdyż o ile nie zajdą zmiany dostawy, to nie będą wymagały poczynając z dniem 19 czerwca uzyskiwania zaświadczeń walutowych.

Z drugiej strony rozrachunki, wynikające z obrotów handlowych Polsko - Gdańskich, doznały poważnych ułatwień dzięki otwarciu t. zw. rachunków gdańskich Daki w instytucjach bankowych na terenie Polski i zniesieniu wszelkich ograniczeń w rozporządzaniu sumami z tych rachunków w granicach Rzeczypospolitej.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W KWIETNIU B. R.

Ogólna ilość towarów, przeładowanych w porcie gdańskim w ciągu kwietnia wyniosła 436.677 ton, co w porównaniu do tego miesiąca roku zeszłego stanowi wzrost o 77.855 ton, przyczem przywóz wzrósł z 34.505 ton w kwietniu 1935 r. do 64.340 w kwietniu roku bieżącego, a wywóz z 323.717 ton do 371.938 ton; jak widać z liczb powyższych proporcjonalny wzrost przywozu był bardzo znaczny, bo sięgał ponad 90 %, zaś wywóz wykazał wzrost około 15 %.

Na wzrost przywozu wpłynęły przedewszystkiem wzmożone ładunki rud wszelkiego rodzaju, gdy mianowicie w kwietniu roku zeszłego przywieziono tych rud 6.573 tony, to w tym samym miesiącu roku bieżącego przywóz wyniósł 38.038 t., fosforytów przywieziono 4.415 ton (3.092 ton), żelaza i stali 3.513 ton, (1659 ton), nasion różnych — 998 ton (635 ton) śledzi solonych 819 ton, (737 ton), tłuszczów zwierzęcych — 1.204 t. (938 t.), przędzy wełnianej 11 ton (10 ton) i szmat 91 ton (88 ton).

Przy wywozie wykazały wzrost poważniejszy ładunki zboża i tak pszenicy wywieziono 2465 ton (w kwietniu roku zeszłego — 0) jęczmienia 35.747 ton (14.463 ton), roślin strączkowych 3864 ton (1288 ton), mąki 18,653 ton (7.091 ton). Wywóz węgla wzrósł bardzo nieznacznie, a mianowicie ze 154.572 ton do 156.394 ton, dalej wzrósł wywóz smarów do trybów — 2742 ton (1369 ton) makuchów 3614 ton (392 ton), i wreszcie drzewa tartego — 54,112 ton (46,298 ton), wywóz bekonów wzrósł ze 100 ton w kwietniu roku 1935 do 109 ton w kwietniu roku bieżącego.

Spadek wywozu dał się odnotować przy życie, którego wywieziono 27.535 ton (46.293 ton), olejach 1.269 ton (1.770 ton), parafinie 1.395 ton (1.906 ton) i cynku 526 ton (664 ton).

Ogólny przywóz towarów za 4 miesiące roku bieżącego wyniósł 219.910 ton (w roku zeszłym 154,443 ton), zaś ogólny wywóz za ten sam okres wyniósł 1,482,741 ton (w roku zeszłym 1,407,726 ton). Z liczb powyższych wynika, że naogół przeładunek towarów w porcie gdańskim kształtuje się w porównaniu do roku zeszłego proporcjonalnie pomyślniej niż w porcie gdyńskim, dotyczy to szczególnie ilości towarów przywiezionych, która jak wiadomo skurczyła się w Gdyni, coprawda nieznacznie w porównaniu do roku zeszłego.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W KWIETNIU.

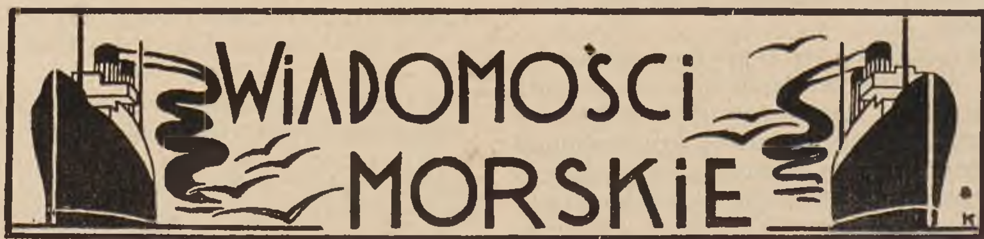
W miesiącu kwietniu weszło do portu gdańskiego 408 statków morskich o całkowitej pojemności 241.602 t. r. netto, wobec 332 statków z 208.237 t. r. n. pojemności w kwietniu

1935 roku i 424 statków z 234.943 t. r. n. w marcu ubiegłego roku.

Wyszło z portu 418 statków morskich z 245.547 t. r. n. pojemności, wobec 333 statków z 222.367 t. r. n. pojemności w kwietniu 1935 roku i 400 statków z 241.422 t. r. n. w marcu bieżącego roku. Ruch więc okrętowy był większy niż w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku, na wejściu o 15% i na wyjściu o 10%, względem marca b. r., natomiast był większy tylko na wyjściu, na wejściu nie dorównał ruchowi marcowemu, co jest dość typowem zjawiskiem sezonowem, jak również tłumaczy się dość znacznem nasileniem ruchu w marcu roku bieżącego.

Od początku roku obrót tonażu na wejściu i wyjściu razem wyraził się liczbą 3.067 statków morskich z 1.888 t. r. n. pojemności, wobec 2.644 statków z 1.749.466 t. r. n. pojemności w pierwszych czterech miesiącach roku poprzedniego. Daje to około 8% przyrostu tonażu w porównaniu z rokiem poprzednim wobec 13% przyrostu tonażu w samym miesiącu kwietniu. Stąd wynika, że poprawa ruchu w Gdańsku nadal idzie crescendo.

Pod względem bander statków na wejściu pierwsze miejsce zajął tonaż niemiecki — 141 statków z 60.627 t. r. n., drugie szwedzki — 90 statków z 44.149 t., dalej statki duńskie — 66 z 38.637 t., polskie — 28 z 19.821 t., angielskie — 15 z 19.115 t., norweskie — 14.621 t., fińskie — 8 z 10.000 t., itd.



MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA EKSPEDYTORÓW W LONDYNIE.

W dniach 8 i 9 czerwca odbyła się w Londynie konferencja zarządu międzynarodowej federacji związków ekspedytorów. Federacja ta istnieje od lat dziesięciu i spełnia poważne zadania obrony zawodowych interesów ekspedytorów, jak również przezwyciężania obecnie piętrzących się przeszkód na drodze międzynarodowej wymiany towarowej w interesie zarówno ekspedytorów jak i wysyłających.

Poprzednia konferencja odbyła się w zeszłym roku w Brukseli następna zbierze się w przyszłym roku w Paryżu.

Już na brukselskiej konferencji roztrząsano sprawę ułożenia ogólnych międzynarodowych przepisów ekspedycyjnych. Przy badaniu gruntu dla takiego ujednostajnienia przepisów wykryło się, że w poszczególnych krajach jedne i te same świadczenia ekspedycyjne są określane całkiem rozbieżnemi nazwami: pojęcia tych świadczeń na tle praktyki całkiem różnie się rozwinęły w różnych środowiskach. Stąd też istnieje niebezpieczeństwo, że przy wprowadzeniu jednolitych międzynarodowych przepisów określenia i terminy tych przepisów będą różnie traktowane w poszczególnych krajach. To niebezpieczeństwo okazało się poważniejsze niż początkowo przypuszczano i dlatego praca komitetów prawniczych poszczególnych państwowych związków ekspedytorów nad ujednostajnieniem przepisów ekspedycyjnych daleka jest od zakończenia.

Między innemi zarysowała się tendencja ograniczenia odpowiedzialności ekspedytora. Tendencja ta może się okazać w przeczności z tendencjami ustawodawstwa narodowego poszczególnych państw, np. ustawodawstwo francuskie zastrzega się przeciwko ważności takich z góry wytkniętych ograniczeń odpowiedzialności ekspedytora. Sprawa nie jest jednakże bez wyjścia, co widać z rozwiązania jej w Niemczech: tam zaprowadzono ubezpieczenie ekspedycji, które zastępuje znacznie już uszczuploną odpowiedzialność ekspedytora przed dającym zlecenie przewozu.

Federacja posiadała dotąd stałe biuro w Wiedniu, które zostanie obecnie uzupełnione specjalnem biurem w Amsterdamie. Placówka amsterdamska będzie miała za zadanie ściąganie pretensyj jak ekspedytorów względem siebie tak i wzgwlędem klienteli wysyłającej. Biuro amsterdamskie zapewni sobie współpracę prawników w poszczególnych krajach i ustali z prawnikami tymi stałe honorarja, dzięki czemu zwracanie się do biura amsterdamskiego będzie korzyścią dla ekspedytorów.

Wiedeńskie biuro federacji otrzymuje: 1) wywiadownię w sprawach prawa dewizowego, ograniczającą, ze względu na ogrom materjału, zakres swego działania jedynie do kosztów ubocznych a nie głównych. Niezbędny materjał mają dostarczać tej wywiadowni poszczególne związki krajowe ekspedytorów. 2) Centrala wywiadowcza dla ochrony przeciwko nadużyciom kredytowym była uznana za konieczną, jednakże jej uruchomienie na skutek obszernych prac przygotowaw-

czych nie nastąpi jeszcze w najbliższym czasie.

Sprawa zaprowadzenia powszechnego międzynarodowego przymusu koncesyjnego dla ekspedytorów spotkała się ze znaczną rozbieżnością zdań. Będzie ona szczegółowo omawiana na najbliższej konferencji, w roku przyszłym w Paryżu.

WYPOWIEDZENIE POLIS NA PRZESYŁKI DO PALESTYNY PRZEZ ASEKURATORÓW W HAMBURGU.

Według „Der Schiffsfrachtendienst" z dn. 6 czerwca Verein der Hamburger Assecuradeure w imieniu swych członków wypowiedział dla wszystkich swoich polis na obszar Palestyny (dla nadchodzących i znajdujących się na składzie towarów) odpowiedzialność „za niebezpieczeństwa powstań, plądrowania lub innych zamieszek społecznych, oraz za niebezpieczeństwo szkody spowodowanej przez strajkujących, lub przymusowo izolowanych, lub przez inne osoby, które przez niedozwolone czynności popierają strajkujących lub izolowanych".

W razie zamiaru całkowitego pokrycia niebezpieczeństwa szkód i strat dla transportu towaru interesentom zaleca się powyższe niebezpieczeństwa łączyć z niebezpieczeństwem wojny i razem się od nich ubezpieczać, zastrzega się jednak, że asekuratorzy wzbraniają się ubezpieczać ryzyko składowania dalej aniżeli na zwyczajowy okres dwudziestodniowy.

ZBYT KRÓTKIE NARZĘDZIA ŁADUNKOWE (BOMY, TRAMY) STATKU NIE MOGĄ BYĆ PRZEDMIOTEM ZARZUTU ZE STRONY ŁADUJĄCEGO WZGL. WYŁADOWUJĄCEGO.

Przeładowujący nie może wymagać od statku takich urządzeń przeładunkowych, dla szczególnie wielkich sztuk, które przeładunkowi podobnych przedmiotów całkowicie odpowiadałyby. W myśl orzeczenia sądu w Hamburgu (LG. Hamburg 8 HS i 25 S.) oddanie przez statek do użytku przeładowującego urządzeń nie odpowiadających wielkości sztuk lecz odpowiadających rozmiarom samego statku w razie szkód i nawet nieszczęśliwego wypadku nie czyni statku odpowiedzialnym za to. Wskutek krótkości strzał ładunkowych (bomów, tramów ładunkowych) możeby należało traktować przeładunek nieco inaczej, jednakże zastosowanie zbyt krótkich strzał w niczem nie obciąża statku. Przecież nie można żądać od statku, żeby odmówił użycia swych urządzeń do przeładunku: niewątpliwie bez zastosowania tych urządzeń towar mógłby być przeładowany tylko drogą niewspółmiernie ciężkiego i niecelowego wysiłku.

POMYŚLNY ROZWÓJ ŻEGLUGI FIŃSKIEJ.

Finlandja przeżywa obecnie okres prosperity opartej o konjunkturę wywozową. Obfitość gotówki uwydatnia się w niskiej stopie dyskontowej. Żegluga fińska stosunkowo mało korzysta z nadmiaru pieniądza, gdyż według urzędowych danych tylko 11 procent wartości floty fińskiej (szacowanej na 3,7 mil. funtów) obciążone jest hipotecznie. Nie da się jednak zaprzeczyć powolnego ale i stanowczego ulepszania floty: nie tyle zwiększa się ona ile przy równoczesnem wycofaniu zniszczonego drobnego i przestarzałego tonażu zaprowadza tonaż nowocześniejszy i większy.

Od 1 kwietnia 1935 r. do 1 kwietnia 1936 roku skład floty zmniejszył się z 873 statków o ogólnej pojemności ładunkowej 51. 236 t. r. n. na 854 statki z 51. 0,506 c. t. r. n. Znawcy stosunków twierdzą nawet, że zmniejszenie floty w porównaniu z temi danemi urzędowego kalendarza jest faktycznie znacznie większe, gdyż sporo statków starszych, leżących już po zatokach i szkerach jako wraki lub porzucone „na śmierć" jednostki, figuruje jeszcze w kalendarzu. Niemniej opinja fachowa stwierdza tendencję do odnowienia floty, podobną do tej, jaka ogarnęła po wojnie światowej flotę norweską, przedtem operującą tylko starym tonażem a dziś — najnowocześniejszą wśród marynarek świata.

Statystyka liczbowa mówi tylko o utrzymaniu się tonażu na poprzednim poziomie, przy lekkiem zmniejszeniu liczby statków. Te zmiany nie znaczne kryją za sobą bardzo znaczne przesunięcia, z których najważniejsze są: 1) likwidowanie starych mniejszych parowców i żaglowców, 2) wycofanie kilku szwedzkich statków, które czasowo miały fińską banderę, 3) sprzedaż na złom kilku większych fińskich parowców, 4) uszczuplenie alandzkiej floty większych żaglowców, 5) zaprowadzenie nowych statków i nabywanie stosunkowo nowych statków wolnej ręki. Uświadamiając sobie, że ta piąta kategorja tonażu zrównoważyła cztery poprzednie dopiero da się ocenić wielkość współczesnego wysiłku „odrodzeniowego" marynarki fińskiej.

Grupa Finland Syd i Fińska Angfartygs zastąpiła na linji południowo-amerykańskiej trzy statki innemi, nowe statki zaprowadza się jednak narazie tylko w linjowej żegludze europejskiej. Tak. Fińska Angfartys nabyła nowy statek ze wzmocnieniem przeciwlodowem i zamówiła dwa inne tegoż typu, w tem na stoczni w Finlandji.

Ruchliwy amator trampów p. Gustaw Thorden, Helsinki zamówił na szwedzkiej stoczni towarowo - pasażerski motorowiec dla komunikacji z Ameryką Północną. Tenże amator posiada pierwszy większy cysternowiec fiński „Josefina Thorden" o pojemnoś-

ci 6.550 t. i we flocie trampów wysuwa się na pierwsze miejsce.

Flota wysp Alandzkich utraciła kilka żaglowców, lecz w ich miejsce, rzecz znamienna, przedsiębiorcy żeglugowi tych wysp nabywają większe parowce. Ogółem wyspy te zwiększyły swój tonaż poruszany maszynowo w roku sprawozdawczym o 14 statków. Wśród drobniejszych statków znajduje się tu parę dla ruchu oceanicznego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH.

Podania o przywóz towarów reglamentowanych na lipiec-sierpień br. należy składać w biurze Izby naszej na przepisowych formularzach najpóźniej do dnia 20 czerwca br. Firmy z okręgu bydgoskiego mogą składać odnośne podania w biurze Ekspozytury Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, Nowy Rynek 10.

Na każdą pozycję taryfy celnej i kraj pochodzenia winien być złożony oddzielny wniosek.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwę towaru nomenklatury taryfy celnej, dokładną wagę towaru oraz wartość tegoż cif porty polskie lub franco granica celna. O ile chodzi o samochody, motocykle, maszyny i silniki, to oprócz wagi towaru należy podać także ilość sztuk.

Podania należy składać w dwuch równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem faktur (mogą być także faktury pro forma). Do podań o przywóz chemikalji z wszystkich krajów oraz o przywóz towarów z Austrji dołączenie faktury jest konieczne, przyczem o ile chodzi o faktury na towary z Austrji, to faktury te muszą być poświadczone przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium fur Handel u. Verkehr).

O ile podanie jest wnoszone poraz pierwszy, to do takiego podania należy dołączyć także uwierzytelniony odpis świadectwa przemysłowego na rok bieżący. Ze względu na małe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach o przywóz obok nazwy towaru, wzgl. w rubryce „dodatkowe wyjaśnienia" należy podać najmniejszą jednostkę wagową danego towaru, którą wogóle można sprowadzić.

Gdy towar, który ma być sprowadzony, korzysta z ulgi celnej lub ze zwolnienia od cła i firma ubiegająca się o pozwolenie przywozu jest już w posiadaniu zezwolenia Ministerstwa Skarbu względnie zaświadczenia terytorjalnej Izby Przemysłowo-Handlowej na zastosowanie tej ulgi, to w takich wypadkach należy dołączyć do podania o przywóz odpis wspomnianego zezwolenia lub zaświadczenia. Oprócz dołączenia do podania odpisu wymienionych wyżej dokumentów, należy każdorazowo powołać się w treści podania na fakt uzyskania odnośnego zezwolenia Ministerstwa Skarbu względnie zaświadczenia Izby.

Na towary, do których mają zastosowanie zniżki celne lub zwolnienia od cła, przewidziane w rozporządzeniach, wydanych na podstawie art. 23 ust. 1 lit. a prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr. 84/33 poz. 610), a uzależnione w myśl tych rozporządzeń od pozwoleń Ministerstwa Skarbu, nie należy ubiegać się o pozwolenie przywozu ze strony Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Dotyczy to towarów wymienionych w załączniku Nr. 1 do rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 IV 1936 r. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła (Dz. U. R. P. Nr. 34 poz. 269).

Każde podanie musi być zaopatrzone w znaczek stemplowy za 5,— zł., a każdy załącznik w znaczek za 50 groszy.

Podania o przywóz podlegają specjalnej opłacie administracyjnej Izby. Opłata ta winna być wpłacona do Kasy Izby, względnie na konto czekowe w P. K. O. Nr. 204.415 równocześnie z przesłaniem podania do Izby.

Podania o przywóz niedokładnie wypełnione zostaną zwrócone do uzupełnienia, a podania nieopłacone, nie będą rozpatrzone.

Formularze do wniosków o przywóz są do nabycia w Izbie, względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

TARYFA OPŁAT ZA PODANIA O PRZYWÓZ:

opłata zasadnicza	2,00 zł.
plus od wartości do 500,— zł	0,5 %
przy wartości ponad 500 do 1000 zł	0,75 %
przy wartości ponad 1000 do 5000 zł	0,3 %
najmniej	10,00 zł.
najwyżej	15,00 zł.
przy wartości ponad 5000 do 150.000 zl	0,25%
najmniej	15,00 zł.
najwyżej	300.00 zł.
przy wart. ponad 150.000 do 500.000 zł	0,2 %
najwyżej	500.00 zł.
przy wartości ponad 500.000 zł.	0,1 %
najwyżej	1.000.00 zł.

Od podań o przywóz surowców do dalszej przeróbki mianowicie: skóry surowe, nasiona oleiste i kopra, ekstrakty garbnikowe, tłuszcze zwierzęce surowe i kauczuk, stawka obniża się o 50%

POSTANOWIENIA OGÓLNE, DOTYCZĄCE OZNACZANIA POCHODZENIA TOWARÓW PRZY PRZYWOZIE DO POLSKI.

Kraj pochodzenia towaru powinien odpowiadać nazwie kraju wymienionego w pozwoleniu, przywozu a kierunek, droga i sposób przewozu towaru (np. bez przeładunku w drodze) powinny być zgodne z zastrzeżeniem, jeżeli takie zastrzeżenie jest umieszczone w pozwoleniu.

Świadectwa, stwierdzające pochodzenie towarów, powinny być przedstawiane w przypadkach, gdy pozwolenie albo osobny przepis tego wymaga. Świadectwa takie powinny być wystawiane w kraju pochodzenia towaru i mogą być wydawane przez urzędy celne, Izby Przemysłowo - Handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Dla towarów pochodzących z kolonij świadectwa pochodzenia mogą wystawiać wyżej wymienione instytucje krajów macierzystych, za wyjątkiem urzędów celnych, nawet wówczas, gdy towar nie przechodzi przez kraj macierzysty.

Jeżeli w warunkach pozwolenia przywozu nie zastrzeżono inaczej, to w przypadku przywozu towaru nie bezpośrednio z kraju pochodzenia, lecz za pośrednictwem kraju innego, świadectwa pochodzenia mogą być również wystawiane w tym innym kraju przez Izby przemysłowo - handlowe i inne instytucje gospodarcze.

Wyżej wymienione świadectwa pochodzenia, o ile są wystawione przez Izby Przemysłowo - Handlowe lub inne instytucje gospodarcze, winny być wizowane przez właściwe konsulaty polskie.

Dla towarów, pochodzących z krajów pozaeuropejskich, które nadejdą do polskiego obszaru celnego drogą morską, za bezpośrednim dokumentem przewozowym i bez przeładunku, mogą być wystawiane świadectwa pochodzenia przez krajową Izbę Przemysłowo-Handlową, mającą swą siedzibę w porcie polskiego obszaru celnego, do którego towary nadeszły.

ZMIANA TARYFY CELNEJ WYWOZOWEJ.

Ukazało się rozporządzenie ministra Skarbu wydane w porozumieniu z ministrami P. H. oraz Rolnictwa i Reform Rolnych (Dz. U. Nr. 45). Rozporządzenie to wprowadza szereg zmian do taryfy celnej wywozowej ogłoszonej w Dzienniku Ustaw Nr. 96 1934 r. Na podstawie tego, rozporządzenia, żużle Zendra, popioły, miedź, ołów, złomy i odpadki, oraz szlamy ołowiane mogą być wywożone bez cła za pozwoleniem ministra Skarbu. Aluminjum, stopy aluminjum i innych lekkich metali, nikiel, mosiądz, tombak, spiż, bronz fosforowy, miedź fosforowa, argentyn, oraz metal Brytanja, będą opłacać przy wywozie za pozwoleniem ministra Skarbu zł. 10 od 100 kg. Mięso baranie, cielęce, końskie, wieprzowe i wołowe, będzie opłacać cło 100 zł., od 100 kg., a konie żywe od sztuki zł. 300. Nałożenie tych ceł wywozowych ma na celu przeprowadzenie standaryzacji tych artykułów. Artykuły produkcji hodowlanej mogą być wywożone za zaświadczeniami Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych bez cła jeśli są wywożone przez hodowców, względnie organizacje hodowlane. Artykuły hodowlane wywożone, jak trzoda chlewna, gęsi, następnie mieso, bekony, szynki, oraz naturalne masło krowie może być również wywożone bez cła za zaświadczeniami Min. P. i H. Głównie ze względu na konieczność standaryzacji wprowadzono cło w wysokości 200 zł. od 100 kg. przy wywozie wszelkich wyrobów koszykarskich. Wyroby koszykarskie mogą być bowiem wywożone na podstawie zaświadczeń Min. P. i H. bez cła.

ROZDZIAŁ KONTYNGENTÓW NA PRZYWÓZ DREWNA DO HISZPANJI.

W związku z dekretem z dn. 17 kwietnia w sprawie rozdziału pozwoleń przywozu na towary skontyngentowane, Dyrekcja Generalna Handlu i Polityki Celnej hiszpańskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu wydała rozporządzenie w sprawie importu drzewa, podpadającego pod pozycję 99 hiszpańskiej taryfy celnej (słupy i belki okrągłe z drzewa zwykłego i kopalniaki o średnicy do 25 cm).

Art. 1. przewiduje, że kontyngenty importowe na drewno zwykłe, podpadające pod poz. 99, będą rozdzielane pomiędzy zainteresowanych w ramach kontyngentu globalnego rocznego, ustanowionego na rok 1936.

Według art. 2. kontyngent globalny będzie rozdzielony na dwie grupy: pierwsza dla krajów wyspecjalizowanych w dostawach na rynek hiszpański słupów specjalnych dla przewodów elektrycznych, druga dla krajów dostarczających słupy i kopalniaki dla innych celów. Podział odnośnych pozwoleń przywozu będzie uskuteczniany przez urzędy hiszpańskie.

Art. 3. głosi, że obie grupy kontyngentu globalnego będą podzielone na t. zw. kontyngent zwykły i kontyngent rezerwowy.

Kontyngent zwykły będzie rozdzielony w wysokości 75 procent przeciętnego importu (od 1 stycznia 1931 roku do 31 grudnia 1936 roku) każdego z importerów, którzy udowodnią, iż dokonali wwozu odnośnego towaru do hiszpańskiego obszaru celnego w tym czasokresie. Jednakże, na wypadek, gdyby w jednej z grup, suma kontyngentów indywidualnych przekroczyła 75 procent sumy kontyngentów przyznanych odnośnym krajom, wówczas nadwyżka zostanie potrącona proporcjonalnie, tak aby część przypadająca na

kontyngent rezerwowy nie była mniejsza od 25 procent sumy ogólnej danej grupy.

W myśl art. 4. kontyngent rezerwowy w każdej z grup będzie stanowiła różnica między sumą asygnacyj zasadniczych w ramach kontyngentu zwykłego, jaki został przyznany importerom uprawnionym do udziału w tym kontyngencie, a sumą kontyngentów przyznanych poszczególnym krajom.

Kontyngent rezerwowy pierwszej grupy będzie rozdzielony pomiędzy:

a) przemysłowców potrzebujących słupów do sieci elektrycznych wyłącznie na własny użytek (naprawa posiadanych przez nich prywatnych linij),

b) importerów, którzy byli zmuszeni do czasowego przerwania swych czynności w wyniku siły wyższej i w okresie przyjętym za podstawę do obliczania wysokości odnośnego kontyngentu,

c) importerów, uprawnionych do udziału w tej grupie, którzy udowodnią, iż zapoczątkowali operacje importowe po 1 stycznia 1931 r., lecz przed 24 czerwca 1934 r.

Rozdział kontyngentu rezerwowego tej grupy będzie się odbywał w następujący sposób:

Przemysłowcy objęci lit. a) otrzymają pozwolenia przywozu odpowiadające ilości uznanej za wystarczającą na pokrycie rzeczywistych potrzeb.

Importerzy objęci lit. b) otrzymają udziały w wysokości odpowiadającej 75 procentom przeciętnej sumy importu dokonanego w ciągu trzech lat poprzedzających rok wprowadzenia kontyngentu na odnośną pozycję taryfy celnej, podzielonej przez trzy, plus, względnie minus, różnicę między przeciętną otrzymaną w ten sposób, a przeciętną zwykłą importu dokonanego w ciągu trzylecia 1931 — 1933.

Importerzy wymienieni pod lit. c) otrzymają pozwolenie przywozu odpowiadające 75 procentom przeciętnej importu, obliczanej przez podzielenie sumy globalnej importu dokonanego przez nich przed 24 czerwca 1934 r. przez ilość półroczy kalendarzowych i pomnożonej przez dwa.

Na wypadek gdyby suma asygnacyj przyznanych zgodnie z wyżej wymienionemi normami przekroczyła ogólną cyfrę kontyngentu rezerwowego, wówczas różnica in plus zostanie potrącona proporcjonalnie ze wszystkich poszczególnych udziałów.

Kontyngent rezerwowy drugiej grupy będzie rozdzielony pomiędzy:

a) przemysłowców używających odnośnych rodzajów drzewa (nie znajdujących się normalnie na rynku krajowym), jako surowca przeznaczonego do dalszej obróbki,

b) nowych importerów, którzy odpowiadają warunkom ustalonym dla pierwszej grupy,

c) importerów, którzy czasowo przerwali czynności importowe i którzy również odpowiadają warunkom ustalonym dla pierwszej grupy.

Wysokość odnośnych udziałów w ramach kontyngentu rezerwowego drugiej grupy będzie określana w następujący sposób:

przemysłowcy używający odnośnych gatunków drzewa, jako surowca do dalszej obróbki, otrzymają udział stosownie do orzeczenia t. zw. Komisji ogólnej (Comision gremial) wydanego po rozpatrzeniu umotywowanego podania wniesionego przez zainteresowanego.

importerzy nowi oraz importerzy, którzy czasowo przerwali swe czynności importowe, lecz którzy odpowiadają warunkom ustalonym dla pierwszej grupy, otrzymają pozwolenia zgodnie z normami ustalonemi dla importerów wymienionych pod literami b) i c) pierwszej grupy kontyngentu rezerwowego, oraz zgodnie z postanowieniami w tym względzie, zawartemi w Dekrecie z dnia 17 kwietnia 1936 roku.

Pozwolenia przywozu w ramach poszczególnych kontyngentów (zwykłych i rezerwowych) i grup będą wydawane co 6 miesięcy z ważnością 180 dni, licząc od daty ich wydania.

KONTROLA KONTYNGENTÓW W HISZPANJI.

W uzupełnieniu Dekretu z dnia 17 kwietnia br. w sprawie importu towarów skontyngentowanych w „Gaceta de Madrid" z dnia 12 bm. ukazał się dodatkowy Dekret, mocą którego z dniem ogłoszenia została powołana do życia t. zw. „Inspekcja Kontyngentów".

Inspekcja ta, podlegająca bezpośrednio Podsekretarzowi Stanu Ministerstwa Przemysłu i Handlu i składająca się wyłącznie z urzędników Ministerstwa, ma na celu śledzenie i tępienie operacyj uznanych za nielegalne i szkodliwe dla dobra interesu ogólnego, a w szczególności:

a) badanie i sprawdzanie wszelkich niedokładności, jakie ewentualnie zostaną wykryte w dokumentach przedkładanych instytucjom powołanym do administrowania kontyngentami;

b) śledzenie i ściganie kupna sprzedaży, cesji, lub handlu pozwoleniami przywozu, nieodpowiadających normom przewidzianym odnośnemi przepisami;

c) śledzenie i ściganie fałszerstw, względnie spekulacji towarami skontyngentowanemi;

d) śledzenie kształtowania się cen towarów skontyngentowanych;

e) wypełnianie wszelkich poruczeń, jakie ewentualnie może inspekcja ta otrzymać od Ministerstwa Przemysłu i Handlu w odniesieniu do kontyngentów importowych.

Na wypadek uchybień, niezależnie od tego czy zostały one wykryte przez Inspekcję, U-

rzędy Celne, czy też osoby prywatne, Generalna Dyrekcja Handlu i Polityki Celnej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu wyznaczy specjalnego urzędnika celem przeprowadzenia dochodzeń z urzędu, przyczem zakończenie tych dochodzeń winno nastąpić w maksymalnym terminie 15 dni. Wynik przeprowadzonych dochodzeń winien być zakomunikowany zainteresowanemu, poczem wraz z odnośnem wyjaśnieniem stawianych mu zarzutów i wnioskiem, ma być przedłożony do dalszego rozpatrzenia specjalnej Radzie, pod przewodnictwem Generalnego Dyrektora Handlu i Polityki Celnej.

Celem ułatwienia prac Inspekcji, importerzy hurtownicy, oraz kupcy mają obowiązek prowadzenia ksiąg magazynowych oraz handlowych, w których winny figurować szczegóły odnoszące się do cen zakupu i sprzedaży towarów skontyngentowanych.

Minister Przemysłu i Handlu został upoważniony do opracowania i wydania rozporządzenia wykonawczego.

WARUNKI IMPORTU SERÓW DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Import serów do USA. jest skoncentrowany w ręku kilku firm importowych w New Yorku.

Firmy te importowany towar rozdzielają przy pomocy dużego aparatu dystrybucyjnego, własnego jak i przez brokerów-specjalistów. Firmy te mają możność wprowadzenia nowych artykułów, wpływając na całą branżę w kierunku popularyzacji serów mniej znanych. Naogół specjalizują się one jednak w produktach pewnych krajów i wstrzymują często ze sprowadzaniem nowych.

Wprowadzenie do U. S. A. serów polskich i zainteresowanie większych firm importem z Polski wymaga koncentracji sprzedaży w rękach jednej poważnej firmy, lub najwyżej kilku, oraz w miarę możności wytworzenia odrębnego typu (w sensie nazwy opakowania, aby ser polski stał się bardziej atrakcyjnym i nowością do pewnego stopnia. W przeciwnym razie rynek i bardzo ostra konkurencja zepchną go do klasy niskiej i taniej, co spowoduje nieopłacalność importu.

O bliższe informacje co do możliwości zbytu, organizacji eksportu, wysyłania próbek itp. winni eksporterzy polscy zwracać się do P. I. E.

Godnym uwagi jest fakt, że zbytem serów w Ameryce zainteresowała się ostatnio Rosja Sowiecka. Wybrano sery odporne, odpowiednie na daleki transport zamorski, poczem w Rosji zostaną przeprowadzone próby i badania dla ustalenia typów i gatunków sera, nadających się do eksportu z Rosji do Ameryki. Powyższe potwierdza dążenie Rosji do standaryzacji swego eksportu i dostosowania do wymagań zagranicy, co odnosi się do szeregu produktów, m. in. np. do grzybów suszonych.

Na podstawie dotychczas nadsyłanych próbek należy nadmienić, że przy eksporcie na rynek amerykański sery polskie porcjowe winny mieć inną wagę. Sery porcjowe winny być pakowane po 6 kawałków razem 6 uncji, podobnież jak inne sery, finlandzkie, łotewskie etc. Waga 200 gr. dotąd stosowana przez eksporterów polskich równa się około 7.5 uncjom i ser polski musi m. in. z tego powodu kalkulować się drożej od równych 6-ciu uncji innych krajów. Ser szwajcarski jest pakowany w paczki 6 i 8 uncji, ale jest droższy i bardzo znany. Ze względu na konkurencję zagraniczną gatunek serów importowanych z Polski musi być wysoki, by wzbudzały one zainteresowanie odbiorców amerykańskich w ogólności, a nie tylko ludności pochodzenia polskiego. Opracowywanie rynku musi być racjonalne z uwzględnieniem wymagań rynku i ostrej konkurencji i winno iść w kierunku utrzymania lub podnoszenia jakości towaru.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 MAJA DO 7 CZERWCA 1936 R.

BUŁGARJA. Rada Ministrów wydała zarządzenie z dnia 29. 5. 36 w sprawie upoważnienia Bułg. Banku Narodowego do ustalenia górnej granicy premij walutowych przy prywatnych tranzakcjach kompensacyjnych. Bank kupuje dewizy pochodzące z wywozu według ustalonego wymiaru premji kompensacyjnej, a następnie sprzedaje je firmom importującym według określonej przez siebie premji.

Na wolnej liście celnej artykułów zwolnionych dla t. zw. uprzywilejowanych przemysłów został umieszczony bezwodny chlorek wapniowy.

ESTONJA. Dekret z 27 maja br. upoważnia Ministra Gospodarki do obniżenia o 50% cła na surowe skóry fokowe, oraz obniża cła na rezerwuary przeznaczone dla fabryk wyrabiających soki owocowe oraz na grzejniki elektryczne i takież chłodnie szafkowe.

FRANCJA. W myśl rozporządzenia z dnia 17. 5. 36 import mięsa baraniego do Francji z wszystkich krajów możliwy jest tylko w formie przywozu całych sztuk bitych baranów.

Opłata kontyngentowa od jaj obowiązuje z dn. 16 ub. m. w wysokości ustalonej przed czasową obniżką ustanowioną w marcu br.

Dekret z 26. ub m. wprowadza zmianę cła na aparaty i niektóre przybory fotograficzne, jednocześnie zaś znosi ograniczenia przywozowe względem tych artykułów.

HISZPANJA. W dniu 30. ub. m. weszły w życie dodatki do ceł w wysokości od 5% do 20% obowiązujących stawek. Dodatki te wprowadzone jako środek obrony waluty obejmują prawie wszystkie pozy-

cje taryfy celnej dotyczące główniejszych artykułów importu.

HOLANDJA. Z dniem 15 maja rb. zniesione zostało zarządzenie wprowadzające skontyngentowanie wwozu kawy do Holandji.

W związku z ostatnim układem polsko-holenderskim Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę, że podział kontyngentów umownych, wynikających ze wspomnianego porozumienia, dokonywany jest w sposób następujący. Pierwszeństwo w uzyskiwaniu przydziału kontyngentu umownego posiadają ci importerzy, którzy dokonywali przywozu danego artykułu z Polski w latach bazowych (przyjętych za podstawę przy obliczaniu kontyngentów autonomicznych). W wypadkach, gdy obecny kontyngent umowny przewyższa kontyngent autonomiczny, z jakiego Polska uprzednio korzystała, przydziały uzyskiwane przez poszczególnych importerów ulegają automatycznemu powiększeniu, proporcjonalnie do uzyskanej podwyżki całkowitej. Kwoty przydziału kontyngentów, niewykorzystane w jednym kwartale, powiększają kwoty przydziałów na kwartał następny. Jak wiadomo, pozwolenia importowe wydawane są w Holandji z ważnością na kwartał kalendarzowy.

Firmy nowozałożone względnie takie firmy, które w latach bazowych nie importowały, korzystają tylko w 15—20% z globalnej kwoty kontyngentu umownego przysługującego Polsce. Przydział kontyngentu dla firm takich, t. j. „nieuprzywilejowanych" może być powiększony tylko w tym wypadku, gdy okaże się brak zainteresowania przywozem ze strony firm „uprzywilejowanych" (t. j. importujących w latach bazowych).

IRAK. Ogłoszona została 7 maja nowa ustawa celna, w myśl której w dniu 22 maja weszła w życie jednocześnie z nią ustanowiona nowa taryfa.

IRLANDJA. Dnia 13 maja weszły w życie b. liczne zmiany celne głównie w postaci nowych stawek celnych mających zapewnić rozbudowę miejscowego przemysłu.

Z dniem 1 sierpnia ulegnie obniżeniu cło na cukier, melasę, glukozę i sacharynę oraz na artykuły wyrabiane z powyższych środków słodzących lub zawierające takie środki.

KANADA. Przepisy o zastosowaniu ceł specjalnych i dumpingowych uległy zmianom przez dodanie nowych postanowień.

ŁOTWA. Z dn. 15. ub. m. weszły w życie zmiany cła na jarzyny, forniery nieklejone, naturalny jedwab surowy oraz na przędzę jedwabną naturalną i sztuczną.

LUKSEMBURG. Rozporządzenie z 20 kwietnia uzależnia od zezwolenia wwóz następujących artykułów: ziemniaki (okresowo), jaja (okresowo), jabłka (okresowo), bydło rogate żywe i w postaci mięsa świeżego, zboża wszelkie i przetwory zbożowe, oraz chleb.

NIEMCY. Zgodnie z ostatnio wydanemi przepisami Centrali Dewiz została zniesiona możność wolnego przekazywania zagranicę kwot do wysokości 10 RM. Wypłaty zagranicę do tej wysokości mogą mieć miejsce odtąd tylko w tym wypadku, o ile osoba dokonująca przekazu wypełni odpowiednie „Devisenrechtliche Erklärung", stwierdzając, że wypłata następuje z jej własnych środków i że nie służy żadnym celom zabronionym w myśl przepisów wymienionych na formularzu oświadczenia. Pozatem nadawca musi podać w oświadczeniu cel zapłaty. Podpisane oświadczenie musi być przedłożone łącznie z paszportem.

PORTUGALJA. Dekret z 13 ub. m. zmienia stawki celne na pompy, sieci rybackie, oraz na niektóre wyroby szmuklerskie.

RUMUNJA. Rozporządzenie z 30. ub. m. znosi ograniczenia kontyngentowe na surowce zawarte w 9 pozycjach taryfy celnej, a między innemi na bawełnę, jutę, kauczuk, kaolin, cynę, cynk i miedź. Jednocześnie opłata kontyngentowa od ultramaryny została podwyższona.

STANY ZJEDNOCZONE. Został wzbroniony wwóz szynek z kością z krajów, w których występuje zaraza racic i pyska.

Trybunał Celny orzekł, że towary wolne od cła podlegają opłatom importowym ustanowionym ustawą skarbową z 1932 r.

Ukazały się także orzeczenia taryfikacyjne Trybunału Celnego w sprawie clenia guzików drewnianych podobnych do beczek, naczyń i opakowań, przyborów dla palaczy, szpulek fotograficznych, grafitu do ołówków mechanicznych, papieru nieprzetłuszczalnego, tkaniny jedwabnej, „jacquard'owej" oraz katalogów.

Senat zwrócił się do Tariff Comission o zbadanie możliwości podwyższenia cła na dziane rękawiczki wełniane.

SZWAJCARJA. Rada Związkowa wydała 18 maja kilkanaście wyjaśnień w sprawie taryfikacji artykułów przemysłowych.

SZWECJA. Ustanowiona została 7 ub. m. nowa pozycja taryfy celnej, obejmująca impregnowane tkaniny pokrowcowe z juty.

TUNIS. Dn. 19 maja ogłoszone zostały w miejscowym dzienniku urzędowym, jako obowiązującym na obszarze Tunisu, dekrety francuskie, dotyczące zmian cła na aksamit bawełniany, tkaniny bawełniane, niciane, ziemniaki, mąkę ziemniaczaną i na daktyle, oraz dotyczące dodatku walutowego w stosunkach z Anglją i jej kolonjami.

TURCJA. Według ostatnich zarządzeń zniesiony został przepis o możliwości przekazywania zagranicę przez cudzoziemców zatrudnionych w Turcji kwoty do 50 funtów tureckich.

WĘGRY. Na podstawie rozporządzenia z 16 ub. m. kilkanaście artykułów przemysłowych zostało całkowi-

cie lub częściowo zwolnionych od cła przy zachowaniu specjalnej kontroli i warunków. Jednocześnie brzmienie kilku pozycyj taryfy celnej uległo zmianie (m. in. wyroby ze srebra, części broni palnej, wyroby z blachy żelaznej etc.)

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 28 ub. m. cło na ościnę zostało obniżone do 10% ad val.

W. BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Rodezja Południowa.** W myśl obwieszczenia z 24 kwietnia przybory (rury szklane i porcelanowe, bakelit itp.) do rur neonowych korzystać będą z ulg celnych.

WŁOCHY. Dekretem król. z 16 kwietna br. ustalone zostały wysokości zwrotu opłat celnych od bawełny surowej użytej do fabrykacji wyrobów przy ich wywozie zagranicę, począwszy od 1 marca 1936 r.

Wynoszą one od kwintala:

lir. 195,— przy eksporcie waty i czesanki bawełnianej oraz bawełny sterylizowanej;

lir. 215,— przy eksporcie przędzy bawełnianej;

lir. 218,— przy eksporcie tkanin bawełnianych.

Dekretem ministerjalnym z 28 kwietnia br. instytucja prawa publicznego: (Il Monte dei Paschi di Siena) upoważniona została do występowania jako ajencja Banku Włoskiego w zakresie czynności związanych z cesją środków płatniczych pochodzących z eksportu i z handlem wszelkiemi środkami służącemi do zapłat zagranicznych w myśl dekretu z dn. 8. 12. 1934 r.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma czeska, zakupująca dla amerykańskich fabryk obuwia skóry wierzchnie i spodnie, pragnie importować z Polski czarne i kolorowe skóry „boxcalf" w dużych ilościach. P/14366/58/M.

Firma połudn.-afryk. interesuje się importem skór cielęcych, owczych, imitacji gadów, zamszowych i t. d. P/14341/64/M.

Firma chińska pragnie nawiązać kontakt handlowy z eksporterami polskimi tkanin bawełnianych wełnianych różnych, paltowych, koców wełnianych i bawełnianych, trykotaży, chustek do nosa, skór i artykułów skórzanych. P/15096/3J/M.

Firma austrjacka interesuje się używanemi ubraniami w celach reeksportu do Afryki Zachodniej w dużych ilościach. P/15199/64/M.

Firma marokańska poszukuje dostawców kajaków z gumy. P/14626/59/Sz.

Firma argentyńska nawiąże kontakt z polską fabryką papierośnic i puderniczek. P/15146/64/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców wyrobów ze srebra. P/13678/59/Sz.

Istnieje zapotrzebowanie na cukierki — raczki w Singapore. P/14806/60/Sz.

Firmy kanadyjskie pragną importować wiklinę. Adresy w Państwowym Instytucie Eksportowym. — P/14670/49/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

BADANIE I OCENA KSIĄG HANDLOWYCH.

W praktyce władz skarbowych, w związku z badaniem i oceną ksiąg handlowych, nastręczają się zagadnienia, które ze względu na swój specjalny charakter nie znajdują oparcia w ramowych postanowieniach ustawodawstwa handlowego i doprowadzają w konsekwencji do nieporozumień między płatnikami, a władzami skarbowemi.

Na życzenie naszej Izby Przem. Handlowej, Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu nadesłał opinję następującą:

1) Należy delegować tylko rewidentów, posiadających dostateczną wiedzę ogólną i zawodową.

2) Powinni oni wyzbyć się tendencji wyszukiwania pozycyj, nie stanowiących dochodu lub nieusprawiedliwionych (w ich mniemaniu) wydatków lecz starać się na podstawie materjału (księgi i dokumenty) ustalić faktycznie przez płatnika osiągnięty rezultat. Inne pobudki, wynikające ze specjalnej polityki ich przełożonych (statystyki, wykazujące ile który rewident „nadrobił" zysków poza wykazanemi przez płatników i t. p.) powinny być wyeliminowane.

Częstokroć rewident skarbowy wnosi do protokółu nieraz tylko jedną pozycję, wydającą mu się podejrzaną, która w konsekwencji nie może mieć żadnego znaczenia, ale wyeliminowanie tej pozycji z toku wymiarowego lub odwoławczego wymaga opisywania całych tomów wyjaśnień, sporządzania sążnistych zestawień cyfrowych i td.

3) Należy usunąć zbyt rygorystyczne badanie i klasyfikowanie księgowości przez rewidentów skarbowych, a w szczególności — w razie stwierdzenia usterek w księgowości, płatnik winien mieć pozostawiony pewien

czasokres dla skorygowania usterek, a nie należy dla błahych nieraz usterek odrzucać jego ksiąg a limine. Dyskwalifikować księgi należy tylko w wypadkach udowodnionej złej woli.

4) Zasadniczo należy dążyć do tego, ażeby księgi, prowadzone przez odpowiedzialnych fachowców, były przyjmowane za miarodajne do wymiarów podatkowych. (Z tem łączy się konieczność wydania ustawy o zawodzie księgowego.)

STRATA WSKUTEK KRADZIEŻY A PODATEK DOCHODOWY.

Aczkolwiek strata poniesiona przez podatnika wskutek kradzieży, jako dotykająca wyłącznie substancji majątkowej źródła dochodu, nie podlega potrąceniu z dochodu podatnika, to jednak ustawa o podatku dochodowym przewiduje, że w razie nadzwyczajnych okoliczności, stwierdzających pozbawienie danego źródła dochodu, władza skarbowa może podatek zmniejszyć. Rozporządzenie wykonawcze do ustawy o podatku dochodowym przewiduje, że na nadzwyczajne wydarzenia względnie nieszczęśliwe okoliczności, które uzasadniają zastosowanie przepisów o zmniejszeniu podatku dochodowego, podatnicy, którzy zostali okradzeni, powinni się starać o zniżenie podatku dochodowego należy uważać m. in. kradzież. Dlatego też nie w trybie odliczenia strat od dochodu, lecz w trybie specjalnego podania, które składać należy władzy wymiarowej pierwszej instancji, przyczem w podaniu tem należy dokładnie opisać stan faktyczny i okoliczności w jakich nastąpiła kradzież, wykazać powstałe z tego tytułu straty i prosić o obniżenie podatku. Podanie takie winno być złożone do końca tego roku podatkowego, w którym nastąpiła kradzież. Później wnoszone podania mogą być uwzględnione, ale dopiero przy wymiarze podatku za następny rok podatkowy.

KOSZTY PRYWATNEGO DYSKONTA A PODATEK DOCHODOWY.

Jeszcze w roku 1934 w wyroku z dnia 17 października 1934 L. Rej. 622/32 Najwyższy Trybunał Administracyjny wypowiedział tezę, że podatnicy podlegający opodatkowaniu podatkiem dochodowym, na podstawie art. 21 ustawy o podatku dochodowym (osoby prawne), mogą odliczać od dochodu sumy zapłaconego prywatnego dyskonta, nawet wówczas jeżeli nie ujawniają nazwisk prywatnych dyskonterów.

Analogiczna sprawa oparła się o Najwyższy Trybunał Administracyjny w odniesieniu do podatnika, który nie był osobą prawną, lecz kupcem jednoosobowym. Najwyższy Trybunał Administracyjny w wyroku z dnia 22 października 1935 r. L. Rej. 2674/32 wyjaśnił, że zasada przyjęta w stosunku do osób prawnych ma zastosowanie również w odniesieniu do wszystkich innych podatników i że samo niepodanie nazwisk prywatnych dyskonterów przez kupca prowadzącego prawidłowe księgi handlowe, nie uzasadnia samo przez się liczenia kosztów tego dyskonta do dochodu podatkowego.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POCIĄGI POPULARNE NA „ŚWIĘTO MORZA“ DO GDYNI.

W związku z uroczystościami „Święta Morza“ w Gdyni i z poprzedzającym je „Tygodniem Morskim“ na wybrzeżu — zorganizowano szereg pociągów popularnych do Gdyni, z terenu całej Polski. Organizacją zajmuje się Liga Popierania Turystyki w porozumieniu z Ligą Morską i Kolonjalną, przy poparciu Polskich Kolei Państwowych.

Pociągi popularne wyruszą z niżej wymienionych stacyj odjazdowych, w poniższych terminach: obok podajemy cenę biletu (przejazd do Gdyni ze zniżką 50%, — powrót bezpłatnie):

Specjalne bilety do tych pociągów (zwane „kartami kontrolnemi“) — są do nabycia w kasach kolejowych oraz w biurach podróży „Orbis“ i „Wagons Lits-Cook“, a także w Okręgach i Oddziałach Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Na podstawie powyższych kart kontrolnych, przysługuje osobom, zamieszkałym w promieniu 150 km. od jednej z wymienio-

Stacja odjazdu	Odjazd dnia	Odjazd o godz.	Ilość dni pobytu w Gdyni	Cena zł
W-wa Gł. przez Toruń .	26. VI.	20,20	3	13,30
W-wa Gł. przez Toruń .	27. VI.	20,33	3	13,30
Brześć Centr.	26. VI.	14,45	3	13,80
Bydgoszcz	27. VI.	0,24	4	5,80
Gdańsk Hptb.	29. VI.	8,52	1	0,80
Grudziądz	28. VI.		3	4,90
Katowice I	25. VI.	16,45	4	15,70
Katowice II	25. VI.	18,10	4	15,70
Katowice	26. VI.	18,10	4	15,70
Katowice	27. VI.	18,10	3	15,60
Kraków	26. VI.	14,55	3	16,50
Lublin	27. VI.	14,56	4	13,70
Lwów	27. VI.	13,02	3	18,—
Łódź Kaliska	27. VI.	21,20	3	12,10
Poznań	27. VI.	22,15	2	9,20
Sierpc	19. VI.	18,05	2	12,—
Toruń	27. VI.	23,27	2	6,70
Wilno	26. VI.	16,55	3	16,70
Włocławek	20. VI.	24,00	2	7,70

nych stacyj odjazdowych, prawo dojazdu do odnośnego pociągu popularnego, względnie prawo powrotu — ze zniżką 50% normalnej ceny biletu.

Niezależnie od pociągów popularnych, przewidziane są indywidualne karty kontrolne, ważne na dowolne pociągi. Karty te, w ilości 25 tysięcy, są rozesłane na teren całej Polski i nabyć je można w wymienionych biurach podróży oraz w Okręgach i Oddziałach Ligi Morskiej i Kolonjalnej — Cena karty indywidualnej wynosi za przejazd do Gdyni — 66% normalnej ceny biletu; powrót bezpłatnie.

Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej pragnące zamówić cały pociąg popularny lub zapewnić miejsca dla zorganizowanych przez siebie grup wycieczkowych, — winne wcześniej zgłaszać się z zamówieniami do swych Okręgów.

W wypadku zebrania się większej ilości kandydatów na zjazd świętomorski. przewidziane jest uruchomienie pociągów dodatkowych, z tem jednak, że zgłoszenia wpłyną nie później, niż w dniu 17 czerwca.

Wszelkie inne organizacje i stowarzyszenia uzyskają te same ułatwienia — po zgłoszeniu się do jednej z Delegatur Ligi Popierania Turystyki, właściwej terytorjalnie dla danej miejscowości. Delegatury te mieszczą się w gmachach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych — w miejscowościach następujących:

1) WARSZAWA — ul. Targowa 74, tel. 10-13-87; 2) KATOWICE, ul. Dyrekcyjna 1, tel. 329-01; 3) KRAKÓW, pl. Matejki 12, tel. 139-36; 4) LWÓW, ul. Zygmuntowska 1, tel. 101-00: 5) POZNAŃ, Wały Zygmunta Starego, tel. 55-19; 6) RADOM, ul. Piłsudskiego 10, tel. 35-00; 7) TORUŃ, pl. Teatralny 2, tel. 11-12; 8) WILNO, ul. Słowackiego 14, tel. 2-19.

Na życzenie organizatorów grup lub pociągów, Delegatury Ligi Popierania Turystyki mogą dołączyć do kart kontrolnych standartowe świadczenia ogólnie wiążące, w cenie 4 zł. 70 gr., a obejmujące: 1) wycieczkę statkiem z Gdyni na Hel i spowrotem; — 2) zwiedzanie portu gdyńskiego motorówką; — 3) zwiedzanie Gdyni z przewodnikiem: — 4) nocleg w kwaterach zbiorowych; każdy następny nocleg zł. 1.20.

Uczestnicy wycieczek już w czasie przejazdu pociągu będą podzieleni na grupy przez rozdanie kolorowych odznak, które należy nosić na widocznem miejscu przez cały czas pobytu.

Obsługę turystów, przybywających do Gdyni, przeprowadza miejscowy Oddział P. B. P. „Orbis" (kiosk informacyjny obok dworca), gdzie należy się zgłaszać natychmiast po przybyciu. Opiekę nad turystami w Gdyni sprawuje Komisarjat Rządu m. Gdyni.

Po szczegółowe prospekty, oraz bliższe informacje należy zgłaszać się do Ligi Popierania Turystyki. Oddziały Ligi Morskiej i Kolonjalnej winne zgłaszać się do swych Okręgów. (LIGMOR).

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

FIŃSKO - ESTOŃSKA WYPRAWA ISLANDZKA.

W drugim tygodniu czerwca byliśmy znów w Gdyni świadkami przesunięcia się przez nasz port fińsko-estońskiej flotyli rybackiej dla islandzkich połowów, tym razem złożonej już z dziewięciu statków, w tem czterech fińskich i pięciu estońskich.

Zeszłoroczne nikłe połowy śledzi przy brzegach Islandji nie zdołały powstrzymać systematycznego rozwoju tego przedsiębiorstwa, traktowanego w obu krajach jako sprawę państwowego, narodowego znaczenia. Jeszcze przedtem przedsiębiorstwo otrzymało niemniej poważny cios w postaci nieudanych wyników początkowo pionierskiego solenia. Już trzeci rok jednak w dużym składzie, po uprzednich mniejszych próbach flotyla wyjeżdża na wody Islandji, z coraz większem doświadczeniem i można dziś już z całą pewnością zaliczyć Finlandję i Estonję do państw biorących stały udział w letnich połowach islandzkich.

Cała flotyla już trzeci rok systematycznie bunkruje w Gdyni. W pierwszym roku przybyły trzy statki, mające na pokładzie kutry pomocnicze. W drugim przybyło już 6 statków, w tem 3 pomocnicze, mniejsze, w trzecim 9, wtem 2 statki macierzyste — solarnie śledzi, 2 średniej wielkości i 5 mniejszych. nie licząc kutrów i łodzi do połowów, podnoszonych jak na większych, tak i na mniejszych statkach. Kutry zresztą, pierwotnie stosowane, zostały zastąpione łodziami i zamiast kutrów większych występują mniejsze parowce.

Flotyla fińska ma jako statek macierzysty parowiec „Petsamo" o nośności 6.500 t. DW, zawierający w samej nazwie program na przyszłość. Petsamo, korytarz fiński pomiędzy Norwegją a związkiem Sowieckim, dotąd mało jeszcze wykorzystany, wyprowadza Finlandję na niezamarzające wody morza Lodowatego, ogrzewanego w okolicy przylądka Północnego wodami prądu Zatokowego, Gulfstromu. Z tytułu posiadania korytarza Pet-

samo Finlandja tembardziej się czuje powołaną do uprawiania połowów na wodach dalekiej oceanicznej północy.

Drugi statek fiński — to „Astraea“, użyty już w poprzednich latach jako główny statek łącznikowy, o nośności 1200 ton, pozostałe — „Kalapoika“, („rybny chłopiec“) 220 t. DW i „Kalatytto“ („rybna dziewczyna“) 180 t. DW jako statki do trawlowania i prowadzenia łodzi.

Macierzystym statkiem flotyli estońskiej pozostał „Eestirand“ (nośność 7300 t. DW) czyli „estoński brzeg“, pomocniczemi i trałowemi statkami są: „Pohjarand“ („północny brzeg“) o nośności 950 t. DW, „Harjurand“ („brzeg okręgu Harjumaa“) 330 t., „Läänerand“ („zachodni brzeg“) 290 t. i „Virurand“ („brzeg okręgu Virumaa“).

Statki macierzyste, służące jako solarnie, mają pokłady tylne do połowy wysokości komina załadowane beczkami. Zamiast łodzi ratunkowych na żórawikach wiszą łodzie rybołówcze, wychylone nazewnątrz dla braku miejsca na pokładzie.

Rokrocznie w obu ekspedycjach bierze udział po kilkudziesiąt solarek, prócz personelu męskiego zatrudnionego przy soleniu śledzi. Proporcjonalnie do ilości ludności udział Estonji w wyprawie jest poważniejszy od udziału Finlandji. Wyprawy te ostatecznie pokryć mają prawie całe zapotrzebowanie Estonji na śledzie solone. Finlandja jako zamożniejsza nie stawia swej wyprawie tak wielkiego zadania.

Połowy fińsko - estońskie na wodach Islandji zasługują ze wszech miar na uwagę, dowodząc że kraje położone daleko na wschodnim Bałtyku mogą brać skuteczny i uwieńczony pomyślnością udział w ogólnoeuropejskich połowach sezonowych na wodach Islandji, dotad przez kraje wewnętrznego Bałtyku nie uprawianych.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	23. 6.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	24. 6.
s/s CAPELLA*	30. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	1. 7.
—		**1) Turku, Yxpila, Oulu** **2) Mäntyluoto, Wasa, Kemi** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s PITEA s/s CHRISTIAN RUSS	19. 6. 20. 6.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	23. 6.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	24. 6.
s/s CAPELLA*	30. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	1. 7.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kilaczycki)* co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	24. 6.
		Tallinn		
s/s HALFDAN	27. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	28. 6.
s/s MAGNUS	11. 7.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 7
		ŁOTWA		
		Ryga		
s/s LEANDER* (via Bremen)	22. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LEANDER*	22. 6.
		Ryga		
s/s HALFDAN	27. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	28. 6.
s/s MAGNUS	11. 7.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 7.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	21. 6. 5. 7.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	24. 6. 8. 7.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	21. 6. 5. 7.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	24. 6. 8. 7.
s/s MARIEHOLM*	25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	26. 6.
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	6. 7.
s/s HALFDAN	27. 6.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	28. 6.
s/s MAGNUS	11. 7.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 7.
		SZWECJA		
s/s TORA	28. 6.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 14 dni	s/s TORA	1. 7.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	25. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	26. 6.
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	6. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	22. 6. 6. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	23. 6. 7. 7.
s/s BLENDA	29. 6. 13. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	1. 7. 15. 7.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	22. 6.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	22. 6.
s/s EGON	29. 6.	co tydzień	s/s EGON	29. 6.
		NIEMCY		
s/s HEL	19. 6.	**Hamburg**	s/s HEL	20. 6.
s/s TCZEW	23. 6.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s TCZEW	23. 6.
s/s ALBERT	27. 6.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s ALBERT	27. 6.
		Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska 2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s LEANDER*	22. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LEANDER* (via Ryga)	22. 6.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	24. 6. 1. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	25. 6. 2. 7.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	29. 6. 13. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	29. 6. 13. 7.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s BALZAC	22. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s BALZAC	22. 6.
m/s BATAVIA	29. 6.	co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA	29. 6.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	30. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	22. 6.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	6. 7.
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	24. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	25. 6.
s/s LECH*	1. 7.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	2. 7.
		(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	25. 6.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	25. 6.
s/s LUBLIN*	2. 7.	co tydzień	s/s LUBLIN*	2. 7.
		Manchester/Liverpool		
s/s KATHOLM	24. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KATHOLM	25. 6.
s/s HINDSHOLM	3. 7.	co 1—2 tygodnie	s/s HINDSHOLM	4. 7.
		Leith/Grangemouth		
s/s HELDER	20. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HELDER	20. 6.
STATEK	27. 6.	co tydzień	STATEK	27. 6.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Bristol		
s/s STÖR lub subst.	30. 6.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	30. 6.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s VESTA lub subst. s/s FAUNA lub subst.	20. 6. 27. 6.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	s/s VESTA lub subst. s/s FAUNA lub subst.	20. 6. 27. 6.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW s/s PUCK	23. 6. 30. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CHORZÓW s/s PUCK	24. 6. 1. 7.
s/s ANDROMEDA lub subst.	22. 6.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s ANDROMEDA lub subst.	22. 6.
s/s BUSSARD s/s CONDOR s/s BUTT	18. 6. 22. 6. 29. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD s/s CONDOR s/s BUTT	18. 6. 22. 6. 29. 6.
s/s WIBORG	20. 6.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	22. 6.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK* s/s HEL	23. 6. 30. 6.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s ŚLĄSK* s/s HEL	24. 6. 1. 7.
s/s BUSSARD s/s CONDOR s/s BUTT	18. 6. 22. 6. 29. 6.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUSSARD s/s CONDOR s/s BUTT	18. 6. 22. 6. 29. 6.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	16. 6. 30. 6.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	19. 6. 3. 7.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN s/s MAGNUS	27. 6. 11. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s HALFDAN s/s MAGNUS	28. 6. 12. 7.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	18. 6. 4. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	18. 6. 4. 7.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s ALBANIA m/s SCANIA	21. 6. 19/22. 6.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI	25. 6.
m/s MAROCCO m/s TUNIS	13. 7. 30. 7.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND m/s NORDLAND m/s HEMLAND	1. 7. 17. 7. 1. 8.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VIKINGLAND m/s ERLAND	2. 7. 14. 7.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie		
s/s SARMACJA m/s LEWANT	17. 6. 20/21. 7.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s SARMACJA m/s LEWANT	24/27. 6. 21. 7.
		B. Porty dalsze		
s/s SAGAPORACK* s/s MINNEQUA*	19. 6. 25. 6.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s ARGOSY* s/s SCANPENN* s/s SAGAPORACK*	18. 6. 25. 6. 2. 7.
m/s PIŁSUDSKI* m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI*	25. 6. 10. 7. 17. 7.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* m/s BATORY* m/s PIŁSUDSKI*	26. 6. 22. 7. 11. 8.
s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	18. 6. 4. 7.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s PORTO s/s AUG. SCHULTZE	18. 6. 4. 7.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN m/s SAN FRANCISCO m/s SUECIA m/s SANTOS	19. 6. 22. 6. 9. 7. 24. 7.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN	24. 6.
s/s BORE VIII s/s MERCATOR	15. 7. 23. 6	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s EQUATOR s/s BORE IX	20. 6. 6. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s PUŁASKI	22. 6. 25. 8. 25. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	1. 7. 2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN s/s SKAGEN	25. 6. 29. 6.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
—		**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF CARDIFF s/s THESEUS s/s CITY OF WELLINGTON	27. 6. 18. 7. 8. 8.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s RYDBOHOLM m/s TORTUGAS m/s UDDEHOLM	24. 6. 3. 7. 11. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s VASAHOLM	22. 6.
s/s CITY OF OMAHA s/s CITY OF JOLIET	29. 6. 26. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA	30. 6.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 czerwca:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, American Scantic Line.

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, PAM.

m/s SCANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s PITEA lin. po ładunek do Abo, Yxpila, Oulu, Lenczat.

s/s HEDSTROMMEN po węgiel, PAM.

s/s RAGNAR po węgiel, PAM.

20 czerwca:

s/s EQUATOR lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

m/s WASHINGTON EXPRESS „Fruit Line" dla wyładowania amerykańskich pomarańcz, Bergenske.

s/s HEL lin. z Hamburga zamiast Antwerpji, wobec strajku w Antwerpji, dla wyładowania, Żegluga Polska.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu z bananami tylko dla wyładowania, Lenczat.

s/s CHRISTIAN RUSS lin. po ładunek do Mäntyluoto, Wasa, Kemi, Lenczat.

s/s HELDER lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s TIIU po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KJELL BILLNER po węgiel, Bergenske.
s/s JAN po węgiel, Bergenske.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s NORDBORG po drzewo, PAM.
s/s TRIO po węgiel, PAM.
s/s ELSE H. STINNES 15 po węgiel, PAM.
m/s FRIEDA HOEGE po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

21 czerwca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy, dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s ALBANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich z pomarańczami, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s HEBE ze złomem, Rummel & Burton.

22 czerwca:

s/s PUŁASKI lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z pasażerami i towarami, Gdynia-Am. Lin. Żegl.

m/s SAN FRANCISCO lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, PAM.

s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla ładowania, Bergenske.

m/s BALZAC lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

m/s VASAHOLM lin. po ładunek do portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), Bergenske.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s LEANDER lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s ANDROMEDA lub substytut, lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CONDOR lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s WIBORG lin. po ładunek do Rotterdamu, Wolff.

s/s LUDWIG lin. zach.-szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

ż/m KÄTHE JÜRGENSON ze złomem, Rummel & Burton.

m/s KONINGSDIEP po makuchy, Rothert & Kiłaczycki

23 czerwca:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia-Amer. Lin. Żeglugowe.

s/s MERCATOR lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, Amer. Scantic Line.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasażerów i towary do Londynu, Pol. Zjednocz. Korp. Bałt.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasażerów i towary do Hull, Polbrit.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

24 czerwca:

s/s SARMACJA lin. po ładunek do portów Lewantu (również do Salonik) Rothert & Kiłaczycki.

m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s KODUMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

m/s RYDBOHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s NEREUS lub substytut lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s DAGNY po węgiel, PAM.
s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

25 czerwca:

m/s KAAPAREN lin. z portów południowej i zach. Afryki dla wyładowania, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. z Kalmaru, Stockholmu, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s CAPRI lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.

s/s OREST lub substytut lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s AMELIA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s LAURA LAURO po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ENGLAND lub s/s SCOTIA po węgiel, PAM.

Przydział kontyngentów w Gdańsku dla firm polskich

Coraz częściej dochodzą nas wiadomości, że miarodajne czynniki gdańskie uprawiają specjalną politykę kontyngentową w stosunku do tych firm importowych, co do których mają wątpliwości o ich stałości w W. M. Gdańsku. Politykę tę stosuje Gdańsk szczególnie w odniesieniu do firm importowych czysto polskich względnie do takich przedsiębiorstw, w których większość kapitału zakładowego należy do obywateli polskich.

Gdańsk był do roku 1931 głównym ośrodkiem, w którym koncentrował się nasz handel importowy zamorski, szczególnie na towary wysokowartościowe. Dzięki specjalnie przychylnej polityce Rządu Polskiego, Gdańsk po wojnie światowej przeistoczył się z miasta o charakterze przemysłowym (zresztą rodzaj tego przemysłu poza pewnymi wyjątkami nie miał wiele wspólnego z ruchem portowym Gdańska) na ośrodek handlu zamorskiego na większą skalę. Ponieważ wysiłki naszej ekspansji gospodarczej zaraz w pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości szły w kierunku morskim, Gdańsk był do wyżej wymienionego terminu jedynem miastem atrakcyjnem dla osiedlenia się w niem wielkiego handlu zamorskiego Polski. To też już w 1920 r. zaczęły się osiedlać w Gdańsku firmy polskie, które stopniowo powiększały liczbę firm, zajmujących się handlem zagranicznym dla Polski. Po powstaniu jednak portu gdyńskiego atrakcyjność Gdańska dla osiedlenia się tam firm handlu zagranicznego zamorskiego zaczęła stopniowo maleć.

O ile do roku 1931 liczba firm importowych Gdańska stale wzrastała, to już w następnym roku zaczął się stopniowy odpływ tychże do Gdyni. Począwszy od roku 1932 do 1935 r. włącznie przeniosło z Gdańska do Gdyni swoje warsztaty pracy około 15 firm importowych. Czynniki gdańskie, widząc, że wpływ Gdańska na życie gospodarcze Polski o ile chodzi o import zaczął mocno maleć, szczególnie w ostatnim czasie, chwyciły się środka obrony utrzymania tego wpływu przy podziale kontyngentów przywozowych na towary reglamentowane. Mianowicie, mając od Rządu Polskiego zapewnione duże kontyngenty przywozowe na towary kolonjalne, ziarna kakaowe, tłuszcze jadalne, tłuszcze techniczne, ryby, maszyny do pisania i t. d. stara się niemi tak manipulować, żeby utrzymać nadal wpływ na życie gospodarcze Polski. Przy podziałach kontyngentów przywozowych uwzględniane są w Gdańsku w pierwszym rzędzie zapotrzebowania firm czysto gdańskich nawet w wypadkach, gdy firmy te przedtem nie trudniły się importem danego towaru. Resztę dopiero dzieli się pomiędzy firmy importowe polskie oraz takie, w których zaangażowany jest kapitał polski. O ile jakaś firma przeniosła lub ma zamiar przenieść część swoich warsztatów pracy do Gdyni, to taka firma wogóle ma wielkie trudności z otrzymaniem przydziału. Na skutek tego rodzaju polityki znalazły się w bardzo krytycznej sytuacji firmy kolonjalne, które przeniosły pewne działy pracy swych firm do Gdyni szczególnie na te towary, w których Gdańsk ma gros kontyngentu, jak kawa, herbata, korzenie i t. d. Firmy te są wprost bez wyjścia. W Gdańsku bowiem odebrano im przydziały, a w Gdyni znów przydziału nie mogą otrzymać dlatego, że kontyngenty gdyńskie na towary kolonjalne, ziarno kakaowe i tłuszcze są znikome i nie starczą nawet na częściowe pokrycie zapotrzebowania firm starych.

Kilkakrotnie pisaliśmy już na łamach naszego Biuletynu, że przyznane Gdańskowi kontyngenty przywozowe na niektóre towary są za wysokie i gospodarczo nieuzasadnione. Kontyngenty przywozowe, przyznane Gdańskowi, nie są kontyngentami wyłącznie dla rynku gdańskiego, lecz także dla rynku polskiego i z kontyngentów tych winne korzystać firmy polskie narówni z firmami czysto gdańskiemi. O ile czynniki gdańskie uważają, że podział kontyngentów przywozowych pomiędzy firmy importowe jest ich wewnętrzną sprawą i nikt nie ma prawa mieszać się do tej kwestji, to musimy im na to odpowiedzieć, że dla nas nie jest to jednak obojętnem. Mamy prawo domagać się w imieniu tych wszystkich firm, które przeniosły pewne działy swej pracy do Gdyni względnie zamierzają je przenieść, aby kontyngenty przywozowe i to przynajmniej ta część, która wykracza poza ramy konsumcji rynku gdańskiego, była dzielona pomiędzy wszystkich importerów bez względu na ich przekonanie polityczne i bez względu na to, czy dana firma ma charakter stałości na ternie Gdańska, czy nie. Chcemy współpracy z Gdańskiem w dziedzinie handlu zagranicznego i uznajemy, że stałe kupiectwo gdańskie musi mieć możność egzystencji, lecz gwarancja tejże nie może i nie powinna odbywać się kosztem tych firm, które przeniosły względnie zamierzają przenieść swoją działalność do Gdyni. Firmom handlowym musi być zagwarantowana swoboda ruchu w wyborze miejsca osiedle-

nia się. Ich udział zdobyty w kontyngentach przywozowych w razie przeniesienia się z Gdańska do Gdyni, winien iść w ślad za niemi. Inaczej bowiem firmy te narażone będą w nowym ośrodku na wegetację, co w konsekwencji pociągnie za sobą ich likwidację.

Ten stan rzeczy stałby w sprzeczności do zadań, które ma do wykonania Gdynia, jako port handlowy i ośrodek dystrybucyjny w zagranicznych obrotach Polski. To też zdaniem naszem Gdynia jako ten ośrodek powinna znaleźć większe uwzględnienie przy dysponowaniu kontyngentami wywozowemi, gdyż w obecnych warunkach rozwój naszego handlu zamorskiego zależy od dysponowania temi przydziałami.

Kronika

PODZIAŁ KONTYNGENTU KORZENI.

Zwracamy uwagę firm importowych, że podział kontyngentu na korzenie z Kolonij Angielskich i z Indyj Holenderskich na lipiec — sierpień br. nastąpi o ile nie w dniu 30 czerwca, to najpóźniej w pierwszej połowie lipca br. Wnioski o przywóz złożone z opóźnieniem nie będą mogły liczyć na uwzględnienie przy normalnym podziale. Mogą być one wzięte pod uwagę jedynie przy podziale rezerw kontyngentu, o ile rezerwy takie powstaną.

MASŁO KAKAOWE.

Podział masła kakaowego z Holandji nastąpi prawdopodobnie na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 30 czerwca br. Kto nie złożył jeszcze podania o przywóz — niech uczyni to jaknajrychlej.

EKSPORT PROSZKU KAKAOWEGO.

W Biuletynie Nr. 11 zamieściliśmy wzmiankę o organizowaniu eksportu proszku kakaowego, wykazując, że począwszy od 1. I. 1929 do 31. XII. 1935 r. eksport tego artykułu wynosił ogółem 82300 kg., wartości 60300, zł. oraz że w latach tych importowaliśmy dość znaczne ilości kakao w proszku z zagranicy.

Obecnie od 1 stycznia do 10 czerwca br. wywieziono już proszku kakaowego ogółem przeszło 22000 kg., wartości przeszło 28600 zł. W ciągu niespełna pólroku wywieźliśmy zatem około 27 % ogólnego wywozu za 6 ostatnich lat pod względem ilości, a około 48 % pod względem wartości. Eksport kierowany był do krajów bałkańskich i Skandynawskich.

Z powyższych cyfr wynika, że eksport zapowiada się pomyślnie i o ile nie napotka na trudności eksportowe z naszej strony, to ma on widoki rozwoju i opanowania pewnych rynków.

KONTYNGENT NA ZIARNO KAKAOWE.

Został uruchomiony kontyngent przywozowy na ziarno kakaowe dla Unji Celnej Belgijsko - Luksemburskiej z terminem ważności do końca br. Pozatem uruchomiony został również kontyngent na ziarno kakaowe autonomiczny. Podział kontyngentu autonomicznego nastąpić ma w dniu 18 czerwca br.

KONTYNGENTY FRANCUSKIE.

Dnia 18 czerwca br. Centralna Komisja Przywozowa dokona podziału kontyngentów na towary francuskie. Dzielone będzie 50 % pozostałe 50 % kontyngentów z drugiego kwartału br.

ORGANIZOWANIE WYWOZU BORÓWEK DO ANGLJI.

Jedna z gdyńskich firm importowych rozpoczęła pertraktację z importerami angielskimi na odbiór borówek polskich. Eksport kierowany byłby do Anglji przez Gdynie. Rozchodzi się o towar z lasów wileńskich.

ORGANIZOWANIE EKSPORTU SOKÓW WIŚNIOWYCH.

Jedna z firm owocowych gdyńskich przystąpiła do zorganizowania eksportu soków wiśniowych do U. S. A. Pertraktacje z odbiorcami amerykańskimi są w toku i mamy nadzieję, że zostaną pomyślnie załatwione.

BRAK POMARAŃCZ.

W maju ub. r. przywieziono do Polski przeszło 1320 ton pomarańcz amerykańskich, a w czerwcu około 660 ton. W roku bieżącym pierwszy transport pomarańcz kalifornijskich nadejdzie do Gdyni dopiero około 18 bm.

Wskutek braku pomarańcz kalifornijskich oraz małych dowozów pomarańcz hiszpańskich, ceny na te ostatnie znacznie zwyżkowały i dochodzą do 1,80 zł. za 1 kg.

W składach celnych w Gdyni znajduje się obecnie zaledwie 6000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich a w najbliższych dniach ma nadejść do Gdyni ostatnia partja towaru hiszpańskiego w ilości 3000 skrzyń. Koszt własny cif Gdynia tej ostaniej partji wynosi od 1,07 — 1,08 zł. za 1 kg.

Transport pomarańcz kalifornijskich, który nadejść ma ss Washington składa się z 16,000 skrzyń. Sama kompensata (koszty kompensaty) wynoszą od 1 skrzynki 10 zł. Cena hurtowa kształtować będzie się w Gdyni około 2 zł. za 1 kg. Ponieważ zapotrzebowa-

nie na pomarańcze jest jednak dość poważne i niewiadomo kiedy nadejdzie następny transport pomarańcz amerykańskich, na rynku będzie brak tego owocu, to też liczyć się należy z tem, że ceny w detalu znacznie się podniosą.

ZMNIEJSZENIE DOWOZU BANANÓW.

Wskutek zmniejszenia kontyngentu przywozowego na banany z Jamajki, który w obecnym okresie stanowi zaledwie 60 % kontyngentu zeszłorocznego okresu i braku widoków rychłego otrzymania pozwolenia na banany z krajów podzwrotnikowych, import tego artykułu znacznie się zmniejszy. Pociągnie to za sobą niewątpliwie pewną zwyżkę ceny na ten artykuł, nie zważając na obecność innych owoców świeżych na rynku, gdyż pewna liczba ludności przyzwyczaiła się do konsumcji bananów i będzie żądać zawsze tego towaru.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Czerwiec należy do ostatniego okresu sezonu importu pomarańcz hiszpańskich, palestyńskich i włoskich (ostatnie wogóle nie wchodziły u nas w tym roku w rachubę, ze względu na sankcje gospodarcze wobec Italji) Głównym artykułem importowym z owoców południowych są w tym miesiącu jedynie cytryny, banany i pomarańcze kalifornijskie. W tym roku jednak w pierwszej połowie czerwca sytuacja importowa była nieco odmienna niż w latach poprzednich. Dowóz cytryn i bananów był minimalny, a o ile chodzi o pomarańcze amerykańskie, to wogóle niema ich dotychczas na rynku. Przedłużony został natomiast import pomarańcz hiszpańskich górskich, które jakkolwiek dowożone były w niewielkich ilościach, to jednak wypełniły częściowo lukę wytworzoną przez brak pomarańcz kalifornijskich.

Obrotem firm aukcyjnych były w pierwszej połowie czerwca br. jedynie pomarańcze hiszpańskie, oraz cytryny syryjskie. Na obydwa gatunki owoców tendencja była bardzo mocna, to też ceny utrzymane były nadal na wysokim poziomie.

Szczegółowy przebieg aukcji w pierwszej połowie czerwca br. przedstawia się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły w tym okresie 2 przetargi. Na aukcji, odbytej w dniu 5 czerwca wystawiły przeszło 2615 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas“ i sprzedały je po cenie 1,12 — 1,22 zł. za 1 kg. W przetargu tym wzięło udział 28 kupców z Warszawy, Katowic, Łodzi, Krakowa, Lwowa, Tarnowa, Drohobycza, Włocławka, Gdańska i Gdyni. Zainteresowanie wystawionym towarem było bardzo duże. Ponieważ zapotrzebowanie było duże, aukcjonowane były przeważnie partje do 50 skrzyń. Jedynie w 7 wypadkach dokonano tranzakcji na partję po 100 skrzyń. Każdy z uczestników starał się nabyć jakąbądź partję, gdyż nie miał widoków pokrycia swego zapotrzebowania u innych firm importowych.

Na następnej aukcji, odbytej w dniu 8 bm. wystawionych zostało ca 5000 skrzyń cytryn syryjskich, z czego sprzedano 4852 skrzyń po cenie zł. 38, — za skrzynię. Pozatem sprzedano również 393 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas“ po cenie zł. 1,10 za 1 kg. W przetargu tym liczba uczestników była jednak mniejsza niż w poprzednim.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wyznaczyły przetarg na 4 czerwca, lecz przetarg ten odwołały z powodu braku towaru. Następny przetarg urządziły dopiero w dniu 10 czerwca, na którym wystawiły jedynie 1230 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze ss „Marienholm“. Z ilości tej sprzedały 600 skrzyń po cenie zł. 0,95 — 1,03 za 1 kg., reszta wycofana została przez aukcjonatora, który wyczuwając brak towaru w składach celnych w Gdyni nie spieszył się ze sprzedażą. Również kupcy zajęli stanowisko nieco wyczekujące a to dlatego, że w drugiej połowie czerwca nadejść ma do Gdyni pierwszy transport pomarańcz kalifornijskich.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY KOLONJALNE I NIEKTÓRE OWOCE.

W dniach 12—15. VI. gdyńskie firmy importowe notowały na niżej podane towary następujące ceny przy tranzakcjach gotówkowych i odbiorze towaru z magazynu gdyńskiego:

Kawa surowa w workach po 60 kg:

brazylijska Victoria 6 — zł 3,50—3,60 za 1 kg
brazylijska Victoria 7 — zł 3,45—3,55 za 1 kg
brazylijska Rio 5 — zł 3,50—3,60 za 1 kg
brazylijska Rio 7 — zł 3,45—3,55 za 1 kg
brazylijska Santos Extra Prim — zł 4,30—4,70 za 1 kg
brazylijska Santos Fancy — zł 4,70—4,80 za 1 kg
brazylijska Santos zwykła — zł 4,15—4,25 za 1 kg
niebieska Tanganijka afrk. — 4,95—5,10 za 1 kg
niebieska Maragogype duże ziarna — zł 6,10—6,40 za 1 kg

Herbata:

Sumatra O. P. — zł 12,50—13.00 za 1 kg
Ceylon O. P. Ia gat. — zł 15.50—16.00 za 1 kg
Ceylon O. P. IIa gat. — zł 14.00—14,50 za 1 kg
kwiat herbaciany zależnie od gatunku — zł 23,00 — 25,00 za 1 kg

Kakao i masło kakaowe:

kakao w proszku holenderskie Van Houten — zł 5,00—5,15 za 1 kg

kakao w proszku krajowe zależnie od gatunku — zł 2,80—3,30 za 1 kg
masło kakaowe holenderskie w blokach po 100 kg — zł 3,40—3,50 za 1 kg
ziarna kakaowe zależnie od jakości — zł 1,85—1,90 za 1 kg

Korzenie:

pieprz czarny „Lampong" — zł 5,20—5,40 za 1 kg
pieprz biały „Muntok" — zł 6,20—6,40 za 1 kg
ziele angielskie Jamaica (Piment)
cynamon Cassia lignea — zł 8,10—8,30 za 1 kg
cynamon Cassia Vera Prima — zł 8,95—9,15 za 1 kg
cynamon ceyloński „Canhel" zależnie od gatunku — zł 9,00—9,50 za 1 kg
liście bobkowe —
goździki w belach po ca 60 kg— zł 6,40—6,60 za 1 kg
gałka muszkatowa po ca 60 kg — zł 6,40—6,60 za kg
kardamon — zł 32,00—34,00 za 1 kg
wanilja Tahiti zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 48,00—50,00 za 1 kg
wanilja Burbońska zależnie od wielkości lasek i opakowania — zł 50,00—54,00 za 1 kg
gałka muszkatowa zależnie od gatunku i opak. — zł 6,30—6,50 za 1 kg

Owoce suszone w workach po 25 kg:

koryntki zależnie od gatunku — zł 1,30—1,35 za kg
sułtanki smyrneńskie:
w workach — zł 1,85—1,95 za 1 kg
w skrzynkach — zł 2,00 za 1 kg
sułtanki greckie w workach zależnie od gatunku — zł 1,85—2,05 za 1 kg
sułtanki greckie w skrzynkach zależnie od gatunku — zł 2,00—2,15 za 1 kg
sułtanki kalifornijskie Fancy w skrzynkach po 12,5 kg — zł 2,25 za 1 kg
rodzynki elemskie w workach po 25 kg zależnie od gatunku — zł 1,55—1,70 za 1 kg
gruszki kalifornijskie w skrzynkach po 12,5 kg — zł 5,80 za 1 kg
morele egzotyczne „Szeptały" w workach — zł 2,70 za 1 kg
morele egzotyczne w skrzynkach — po 12,5 kg — zł 2.80 za 1 kg
figi wiankowe w workach po 25 kg — zł 1,00—1,10 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 10 kg zależnie od gatunku — zł 3,50—3,60 za 1 kg
daktyle marokańskie w skrzynkach po 5 kg zależnie od gatunku — zł 3,60—3,70 za 1 kg
śliwki suszone w workach po 100 kg:
a) bośniackie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,00—1,05 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,35—1,45 za 1 kg
śliwki suszone w skrzynkach po 12,5 wzgl. 25 kg
a) bośniackie zal. od wielkości śliwek — zł 1,05—1,20 za 1 kg
b) kalifornijskie zależnie od wielkości śliwek — zł 1,40—1,60 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie, zwykłe — zł 6,15—6,20 za 1 kg
migdały portugalskie przebierane — zł 6.30—6,40 za 1 kg
migdały portugalskie słodkie olbrzymie — zł 6,70—6,85 za 1 kg
orzechy chińskie łuszczone „Arachid" — zł 3,35—3,40 za 1 kg
orzechy chińskie fistaszki — zł 3,00 za 1 kg
jądra orzechowe hiszpańskie w workach po 100 kg — zł 4,90—5,00 za 1 kg
pestki morelowe gorzkie, kalifornijskie przebierane — zł 3,00—3,10 za 1 kg
pestki morelowe, gorzkie łamane — zł 2,60—2,75 za 1 kg

Oliwa jadalna:

oryginalna nicejska w blaszankach po 5 kg — zł 3,15—3,20 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po 1 kg — zł 3,25—3,30 za 1 kg
oryginalna nicejska w blaszankach po ½ kg — zł 3,50—3.60 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 20 kg — zł 3.05—3,20 za 1 kg
oryginalna hiszpańska w blaszankach po 10 kg — zł 2,95—3.05 za 1 kg

Konserwy rybne:

sardynki portugalskie 1/10 białe 2—3 rybki — zł 0,48—0,50 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 1/10 ilustrowane 2—3 rybki — zł 0.47—0,48 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb białe — zł 0,88—0,90 za 1 puszkę
sardynki portugalskie 30 mm 6 ryb ilustrowane — zł 0,87—0,88 za 1 puszkę
sardele holenderskie brabanckie w beczkach po 50 kg — zł 100,00—105,00 za beczkę
sardele holend. brabanckie w puszkach skrzynka 5 kg — zł 14,00—17,00 za skrzynkę

Owoce świeże:

banany jamajskie gat. I — zł 2,60 za 1 kg
banany jamajskie gat. II — zł 2.00 za 1 kg

Kronika zagraniczna

SYTUACJA NA RYNKU KAWY.

		1936	1935
Ogólne zapasy światowe	maj 1.	8.128.298	7.133.152
Stock Santos	„	2.114.000	1.906.000
Stock Rio	„	751.000	531.000
Ogólne zapasy USA	„	1.486.298	1.273.152
Ogólne zapasy Europy	„	3.227.000	3.072.000
Dostawy USA 10-mies.	„	11.399.407	9.601.746
Dostawy Europa 10-mies.	„	9.608.000	8.308.000

Brazylja. Ostatnie dni wykazały większy popyt i dlatego ceny dla pierwszorzędnego Santosu polepszyły się o 25 punktów. Liczy się, że zbiór 1936/37 wyniesie około 20—21 mil. worków, t. zn. 6 mil. worków nadprodukcji i z tego zdecydowano się zniszczyć 25%. Sam stan Sao Paulo przypuszczalnie wyprodukuje około 15 mil. worków. Na rynku nowojorskim

notuje się Santos 4 między 8,25 a 8,40 cts., Victoria 7/8 po 5¾—5,90 cts.

Szacuje się zapasy w Brazylji na 1 lipca 1936 r. na 21.582.200 worków, które składają się z kawy w rękach banku 9.800.000 worków, z kawy, którą zamierza kupić D.N.C. 4.000.000 worków, z wolnej kawy w portach 3.500.000 worków, z kawy w prywatnych rękach wewnątrz kraju 4.300.000 worków.

Plantacje bawełny, które się gwałtownie mnożą, powodują częściowe zaniedbanie plantacyj kawy i brak robotników.

Meksyk. Z powodu większego popytu niż normalnie w pierwszych miesiącach br., prawie wszystkie gatunki zostały obecnie sprzedane. Zbiór 1936/37 odbędzie się późno i wyniesie przypuszczalnie około 500.000 worków, t. zn. 20—25% mniej niż w ostatnim zbiorze.

Costa Rica. Na rynku londyńskim zwyczajne jakości kawy doznały podwyższenia ceny. Załadowanie między 1 paźdz. a 15 marca wynosiło 230.063 worków, z czego 117.096 szło do Anglji, 66.178 do Niemiec, 26.940 do USA, a reszta do innych krajów. Zbiór tegoroczny jest przypuszczalnie bardzo wielki.

Kenya. Zbiór 1935/36 wyniósł około 30.560 ton.

Surinam. Zbiór tegoroczny oblicza się na około 40.000 worków a 90 kg.

Aleksander Wiatrak.

Kupujcie tylko

wyroby krajowe!!!

······

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 lipca 1936 r. | NR. 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Targi Gdyńskie

W dniu 28 czerwca nastąpiło uroczyste otwarcie Targów Gdyńskich. Aktu otwarcia dokonał wicekomisarz Rządu inż. Szaniawski, a Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor w charakterze Prezesa Komitetu Targowego wygłosił następujące przemówienie, charakteryzujące tak zakres targów jak i ich gospodarcze znaczenie dla Gdyni i zaplecza:

„Targi Gdyńskie, których otwarcie następuje w dniu dzisiejszym, są efektem wysiłków niektórych sfer gospodarczych, samorządu m. Gdyni oraz samorządu gospodarczego. Cel Targów został świadomie ograniczony do skromnych na razie rozmiarów, pozostawiając rozwój ich w przyszłych latach inicjatywie zainteresowanych czynników.

Otwarcie tegorocznych Targów Gdyńskich w przeddzień Święta Morza, gdy myśl całej Polski skupia się dokoła Gdyni i gdy dajemy wyraz naszych trwałych dążeń do zagospodarowania się na wąskim skrawku naszego wybrzeża, słusznie może być uważane za etap w realizacji planu rozwoju Gdyni, jako ośrodka handlowego.

Targi Gdyńskie ograniczone są do dwóch głównych działów, a mianowicie budownictwa, przemysłu budowlanego oraz rybołówstwa i przemysłu rybnego. Jest to wyrazem tych zjawisk gospodarczych w życiu Gdyni, które zasługują na szczególne podkreślenie i które wymagają specjalnej opieki. —

Jesteśmy świadkami w Gdyni wzmożonego budownictwa, przy którem znajdują zatrudnienie liczne przedsiębiorstwa i tysiące rąk robotniczych, nie może więc być obojętnem, jak to budownictwo się rozwija i w jakich warunkach wykonywane są prace z niem związane. Ułatwienie kontaktu między wszystkiemi komórkami wchodzącemi w skład wielkiego ruchu budowlanego w Gdyni, w tym celu, aby przyczynić się do wykonania pracy z lepszym wynikiem dla wszystkich — oto jest cel głównego działu Targów Gdyńskich.

Rybołówstwo morskie i przemysł rybny pomimo poważnych postępów lat ostatnich, są dziedziną gospodarczą mało znaną na obszarze Rzeczypospolitej, a tymczasem ten odcinek pracy jest w stanie przyczynić się poważnie do podniesienia tak poziomu życiowego szerokich warstw społeczeństwa, jak i dać pole do wzmożenia działalności przedsiębiorczości prywatnej, a przytem zatrudnić poważną ilość pracowników. Targi Gdyńskie mają przedstawić w skromnych ramach, coprawda, nasze osiągnięcia na tem polu, a równocześnie przez wykazanie braków, pobudzić do pracy i ułatwić nawiązanie stosunków między stronami zainteresowanemi.

Do tych dwóch działów Targów Gdyńskich, związanych z zagadnieniami gospodarczemi dnia dzisiejszego dochodzi jeszcze jeden dział, mający odsłonić przed nami horyzonty pracy na morzu na przyszłość, mam tu na myśli dział propagandowy Ligi Morskiej i Kol.

Każda sposobność przypomnienia społeczeństwu tych zadań, jakie stoją przed niem w zakresie nawiązania stosunków z szerokim światem i możliwości ekspansji zamorskiej, powinna być wykorzystana i dlatego udział w Targach Gdyńskich Ligi M. i K. uważać należy za inicjatywę pożyteczną.

Mam nadzieję, że tegoroczne Targi Gdyńskie spełnią swe zadania. Mam prze-

konanie, że dołożą one przynajmniej jedną cegiełkę do rozbudowy wielkiej Gdyni — tego bastjonu polskiego nad Bałtykiem".

Po tym akcie inauguracyjnym nastąpiło zwiedzanie Targów, które jak zdołano się przekonać, w zupełności zadość uczyniły intencjom organizatorów. Przedstawione zostały wszystkie działy przemysłu i rzemiosła, związane z budownictwem, do tego stopnia, że gdyby zwiedzający miał zamiar wykonać jakąbądź budowlę, to mógłby wszystkie związane ze swą intencją czynności dokonać, nie wychodząc z Targów.

W dziale budowlanym Targów Gdyńskich przedstawione zostały wszechstronnie prace gminy m. Gdyni nad rozwojem miasta; wszystkie miejskie zakłady użyteczności publicznej przedstawiły rozwój i stan obecny swej działalności, plany parcelacyjne, urządzenia i t. p. Dalej przedstawiona została działalność komitetu rozbudowy m. Gdyni, warunki kredytowe dla budownictwa w Gdyni, bezpośrednio potem zasięgnąć można było porady w zakresie budowlanym w stoisku Związku Architektów Rzeczypospolitej Polskiej, następnie zaś w stoiskach przedsiębiorców budowlanych uzyskać informacje co do warunków wykonania budowli. Jeśli dodamy do tego, że firmy, biorące udział w Targach, przedstawiły absolutnie wszystkie materjały i urządzenia niezbędne przy budowie domów, poczynając od cegły i kończąc na najdrobniejszych okuciach i urządzeniach wewnętrznych, to będziemy mogli stwierdzić, że dział budowlany na Targach został jaknajwszechstronniej przedstawiony.

Rzecz oczywista, że rozmiary Targów zostały ograniczone szczupłością miejsca, ten jednak fakt w niczem nie wpłynął na różnorodność eksponatów. Podkreślić również należy poważny udział rzemiosła, szczególnie gdyńskiego, które wykazało swój wysoki poziom.

Mniej da się powiedzieć o dziale rybołówstwa i przemysłu rybnego. Przedstawia się on pod względem miejsca rozlokowania i eksponatów raczej skromnie. Niemniej jednak, tak stoisko Morskiego Instytutu Rybackiego, dające wszechstronny przegląd rozwoju naszego rybołówstwa i przemysłu rybnego, jak szereg stoisk zajętych przez wytwórców sprzętu rybackiego — lin, sieci, ubiorów rybackich itp. mogły dać pojęcie o stanie tego ważnego działu dla życia gospodarczego Gdyni i wybrzeża. jeśli dodamy do tego stoisko, obrazujące osiągnięcia nasze w dziedzinie dalekomorskich połowów śledzi, to będziemy mogli stwierdzić, że główne dziedziny tego działu Targów zostały również obesłane.

Targi Gdyńskie trwać będą dwa tygodnie — do 12 lipca, — chodzi obecnie o to, aby wszystkie sfery zainteresowane w pierwszym rzędzie w budownictwie, a dalej w przemyśle rybnym, wykorzystały okazję zaznajomienia się z temi dziedzinami a w następstwie zawarły odpowiednie transakcje. Postulat ten dotyczy szczególnie ludności miejscowej.

Dalsze losy Targów Gdyńskich zależeć będą od wyników, jakie osiągnięte zostaną podczas tej pierwszej próby. Rozwój ich, jak zaznaczył w swem inauguracyjnem przemówieniu Prezes Izby p. Stanisław Tor, będzie się odbywał na drodze ewolucyjnej, jedynie zabezpieczającej trwały i rzetelny postęp.

Nowa taryfa za korzystanie z magazynów portowych i otwartych placów składowych w porcie gdyńskim.

W Monitorze Polskim Nr. 122 z dnia 26-go maja 1936 r. opublikowana została nowa taryfa opłat za korzystanie z magazynów i otwartych placów składowych w porcie gdyńskim w formie obwieszczenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 15 maja 1936 r. Taryfa ta weszła w życie z dniem ogłoszenia.

Nowa taryfa składa się z trzech części, obejmujących normy:

1) dla składowania krótkoterminowego,
2) dla składowania długoterminowego,
3) dla składowania na otwartych placach składowych.

I. Taryfa w magazynach krótkoterminowych.

Wyżej nazwana taryfa wprowadza na wstępie pojęcie o magazynach krótkoterminowych w rozumieniu taryfowem a następnie omawia podstawę obliczania opłat, okres wolnego składowania i wreszcie wprowadza trzy taryfy składowego A, B i C.

Zasadniczą zmianą w taryfie opłat za korzystanie z magazynów portowych jest przejście do innego systemu obliczania składowego. W taryfie poprzedniej podstawą obliczania składowego był każdy m² i dzień. W taryfie nowej natomiast podstawą obliczania jest każde rozpoczęte 100 kg. towarów brutto i każdy rozpoczęty okres taryfowy, ustalony dla poszczególnych pozycyj. Ten system obliczania nie odnosi się do przypadków wymienionych w taryfie C, gdzie podstawą do obliczania składowego jest jednostka towaru i okres taryfowy, np. sztuka (samochody i podwozia samochodowe), bela (bawełna, wełna i t. p.).

beczka (śledzie), skrzynie i klatki (owoce świeże).

Następnie nowa taryfa magazynowa wprowadza t. zw. okres wolnego złożenia, t. j. ustaloną dla poszczególnych wypadków ilości dni, wolnych od opłat za składowanie. Odróżnia się tu trzy wypadki, w których okres wolny jest uzależniony od rodzaju towarów, a następnie od tego, czy transport przychodzi do kraju lub z niego wychodzi względnie przezeń przechodzi (tranzyt), a mianowicie:

a) przy przywozie — składowe jest wolne przez okres pierwszych 5 dni, bez względu na rodzaj towaru;

b) przy przewozie tranzytowym — składowe jest wolne przez okres pierwszych 30 dni, za wyjątkiem owoców świeżych, jagód i pomidorów, gdzie obowiązuje tylko pierwsze 5 dni wolnych od opłat składowego;

c) przy wywozie — składowe jest wolne od chwili złożenia towaru w składzie do dnia najbliższego odejścia statku linji regularnej w kierunku przeznaczenia towaru.

Końcowy ustęp tego punktu daje pewien komentarz odnośnie ustalania okresu wolnego złożenia.

Przechodząc z kolei do taryf A i B należy stwierdzić co następuje:

Taryfa A jest niejako taryfą zasadniczą. Przewiduje ona, po upływie okresu wolnego złożenia, stawki dla 5 kolejnych okresów taryfowych, mieszczących się w łącznym okresie 70 dni, w marży 12 — 35 groszy za poszczególny okres taryfowy. Taryfa B natomiast opiera się na tych samych 5 okresach taryfowych, lecz stawki za poszczególne okresy składają się ze stawek przewidzianych w taryfie A plus dodatek procentowy, wynoszący dla towarów grupy a — 20%, grupy b — 40% i grupy c — 100%. Wysokość dodatku procentowego jest zależna od wartości towarów w danych grupach i przestrzeni zajętej przez każde 100 kg. danego towaru.

II. Taryfa w magazynach długoterminowych.

Po przytoczeniu definicji magazynów długoterminowych w rozumieniu taryfowem, podana jest podstawa obliczenia, którą przy składowaniu na długie okresy jest każde 100 kg. towaru brutto i każdy rozpoczęty miesiąc złożenia (okres taryfowy). Ten sposób obliczania odnosi się do taryf A i B. Taryfa C, jako trzecia w systemie opłat długoterminowych, podaje odrębny sposób obliczania i obejmuje dwa wypadki ujęte w punkty a i b.

Punkt *a* odnosi się do składowania bawełny. Podstawą do obliczenia składowego jest tu każda bela bawełny i każde rozpoczęte 15 dni składowania (okres taryfowy). Stawka wynosi, zależnie od wagi beli, 0,8 lub 1.2 groszy za każdą belę i każdy okres taryfowy.

Punkt *b* dotyczy właściwie najmu przestrzeni magazynowej w celu przeprowadzenia specjalnych manipulacyj towarowych, jak np. workowanie, przepakowywanie, odsalanie itd. Stawka ustalona tu jest na 6 groszy za każdy m^2 powierzchni i każdy rozpoczęty dzień. Jak widać zachowano tu dawną podstawę obliczeniową.

Stawka za każdy rozpoczęty okres taryfowy taryfy A, jako zasadniczej, wynosi 25 gr. Stawki taryfy B składają się ze stawki zasadniczej, lecz zwiększonej lub zmniejszonej w ustalonym stosunku, zależnie od rodzaju towarów.

Zwiększenie stawek w granicach od 20 do 200% odnosi się do towarów wysokowartościowych jak śliwki suszone — 20%, skóry suche — 60%, opony samochodowe i owoce suszone prócz śliwek — 100% i owoce świeże — 200%.

Zmniejszenie stawek natomiast w granicach 20 do 85% odnosi się do towarów głównie masowych i o małej wartości i wynosi dla towarów:

1) juta, klepki, koński ząb, len, naftalina, pakuły, siarka luzem, skóry solone, soja i wytłoki buraczane . . . 20%
2) asfalt, biel cynkowa, blacha cynkowa w beczkach, celuloza, drzewo eksportowe, ekstrakt garbarski, fasola, makuchy, nasiona oleiste, parafina, słód i soda 40%
3) cynk, mąka zbożowa, otręby, przetwory ziemniaczane i ryż surowy 60%
4) cement, miedź, sól kamienna, żelazo 70%
5) nawozy sztuczne, rudy manganowe, siarczan amonu, sole potasowe, żużle Thomasa 80%
6) zboże luzem 85%

Większe zróżniczkowanie stawek in plus lub minus nadaje taryfie cechę elastyczności i zrozumienia potrzeb oraz zdolności konkurencyjnych towarów pozostających na składzie.

III. Taryfa na otwartych placach składowych.

Do obliczania opłat za korzystanie z otwartych placów składowych zachowano dawny system. Podstawą jest 1 m^2 powierzchni i każdy rozpoczęty dzień złożenia (okres taryfowy).

Wprowadzono tu dwie taryfy A i B. Stawka taryfy B wynosi 1 grosz za każdy rozpoczęty okres taryfowy i odnosi się do towarów masowych, a mianowicie: fosforyty, piryty, rudy, szyny kolejowe, węgiel, złom żelazny i żelazo. Stawka taryfy A natomiast wynosi 2 grosze za każdy rozpoczęty okres taryfowy i odnosi się do innych towarów nie objętych taryfą B.

W nowej taryfie bądź to za korzystanie z magazynów krótkoterminowych, czy długoterminowych, bądź też z otwartych placów składowych minimalną opłatę ustalono na zł 1.—.



KONFERENCJA PRZEDSTAWICIELI RZĄDU ZE SFERAMI GOSPODARCZEMI GDYNI.

Na skutek polecenia Pana Ministra Przemysłu i Handlu Romana Izba nasza zorganizowała w dniu 28 czerwca konferencję sfer gospodarczych Gdyni z przedstawicielami Rządu, którzy przybyli na Święto Morza. W konferencji tej, której przewodniczył Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, wzięli udział p. Wicepremjer i Minister Skarbu inż. E. Kwiatkowski, Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman, wiceministrowie Przemysłu i Handlu pp. Doleżal i Sokołowski, wiceminister Skarbu p. Świtalski, Wojewoda Pomorski Kirtiklis i inni, sfery gospodarcze portu gdyńskiego były reprezentowane przez swych czołowych przedstawicieli z Prezesem Rady Interesantów Portu p. inż. N. Korzónem na czele.

Po zagajeniu konferencji przez Prezesa Izby p. S. Tora, wygłoszone zostały 3 podstawowe referaty. Referat o warunkach handlowego rozwoju Gdyni wygłosił dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski, o uprzemysłowieniu portu gdyńskiego wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński i o warunkach pracy robotników portowych dyrektor Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych p. Jerzy Michalewski.

W dyskusji nad referatami zabrał głos p. Wicepremjer Kwiatkowski, przedstawiając w dłuższem przemówieniu prace Rządu w dziedzinie budżetowej oraz w dziedzinie planów dot. aktywizacji życia gospod. państwa. Na zakończenie swego przemówienia p. Wicepremjer Kwiatkowski zaapelował do sfer gospodarczych Gdyni, aby przejawili jaknajwięcej woli w kierunku aktywizacji życia gospodarczego na reprezentowanych przez siebie placówkach, utrzymując i rozwijając w ten sposób tradycje Gdyni. Ze strony sfer portowych Gdyni zabierali głos prezes Korzón, dyrektor Gieysztor i inni.

ZEBRANIA ORGANÓW ZWIĄZKU IZB.

W dniu 1 lipca rb. odbyło się w godzinach przedpołudniowych w Izbie naszej Zebranie Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, w którem wzięli udział przedstawiciele większości Izb z terenu Polski, oraz przedstawiciele sfer gospodarczych Gdyni.

Po powitaniu zebranych przez Prezesa Izby gdyńskiej p. Stanisława Tora, objął przewodnictwo nad obradami Prezes Związku Izb Przemysłowo - Handlowych b. minister inż. C. Klarner. Przedmiotem obrad Rady Handlu Zagranicznego były po pierwsze zagadnienia, związane z rozszerzeniem składu Rady przez udział w niej przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła i powtóre — sprawy, dotyczące obrotu kompensacyjnego oraz importu surowców dla przemysłu.

W godzinach popołudniowych odbyło się posiedzenie Komitetu do Spraw Portowych przy Radzie Handlu Zagranicznego, również pod przewodnictwem Prezesa Związku Izb inż. Klarnera. Na porządku obrad Komitetu zamieszczone były dwie sprawy, mające poważne znaczenie dla portu gdyńskiego, a mianowicie: sprawa komercjalizacji portu, innemi słowy — sprawa zmiany zasad administrowania portem, oraz sprawa przeładunku towarów w porcie.

Dotychczasowy przebieg prac nad sprawą komercjalizacji portu zreferował dyrektor Izby p. Dr J. Kulikowski, a następnie Prezes Rady Interesantów Portu inż. N. Korzón uzasadnił stanowisko sfer portowych w omawianej sprawie. W wyniku dyskusji Komitet do Spraw Portowych postanowił przyjąć za podstawę do dalszych prac projekt komercjalizacji portu, opracowany przez Radę Interesantów Portu na początku bieżącego roku.

W sprawie organizacji przeładunków w porcie gdyńskim uchwalono na wniosek p. dyr. Gieysztora, aby specjalna podkomisja Komitetu powróciła do zajęć nad tą sprawą w późniejszym czasie, a to w celu dania możności sferom gospodarczym w zapleczu, jak również sferom, pracującym w tej dziedzinie na terenie portu gdyńskiego, zorjentowania się w działaniu nowych taryf ekspedytorskich, które weszły w życie z dniem 1-go lipca.

POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 2 lipca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum naszej Izby. Prezydjum wysłuchało sprawozdania z bieżących prac Izby i wykonania swych poprzednich uchwał oraz postanowiło zwołać na dzień 18 lipca Plenarne Zebranie Izby.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ IZBY.

W piątek 3 lipca odbyło się pod przewodnictwem Radcy J. Rummla posiedzenie Komisji Morskiej naszej Izby. Głównym przedmio-

tem obrad było ustalenie opinji komisji w sprawie warsztatów okrętowych w Gdyni. Po wyczerpującej dyskusji Komisja doszła do wniosku, że Gdynia jako duży port powinna przedewszystkiem posiadać odpowiednio zorganizowany i należycie wyposażony warsztat dla reparacji statków morskich, który z czasem mógłby się przeistoczyć w stocznię budowy okrętów. Oprócz tego komisja uznała za wskazane wszechstronnie przestudjować zagadnienie budowy w Gdyni okrętów, jako nowej gałęzi przemysłu w Polsce. W tym celu Komisja Morska wyłoniła ze swego grona podkomisję w składzie wiceprezesów F. Kollata i inż. W. Rawicza - Szczerbo oraz Radcy J. Rummla z prawem zaproszenia do współpracy rzeczoznawców.

W dalszym ciągu swych obrad Komisja rozpatrywała podania o koncesje celne oraz zaprobowała wnioski o zaprzysiężenie 2 rzeczoznawców dla drzewa i dla nasion oleistych.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU.

Statki polskiej floty handlowej, oparte w swej pracy o Gdynię i Gdańsk zwiększyły znów swe przewozy względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku: przewieziono ogółem 109.376.5 t. tow. i 111 loads podkładów na tony nie przeliczonych, wobec 96.645 t. towarów przewiezionych w maju 1935 roku oraz 70.451 t. w maju roku 1934.

Jak widać skok z maja 1935 na maj 1936 jest mniejszy niż maja 1934 na maj 1935 r. ten wcześniejszy wzrost jednakże nie jest równorzędny, z ostatnim, gdyż na tamten złożyła się wyłącznie praca trampów, w maju 1934 roku jeszcze pozostających w stanie unieruchomionym, teraz natomiast praca trampów nawet się lekko zmniejszyła i cały przyrost, choć mniejszy, zawdzięcza się pracy statków linjowych Żeglugi Polskiej i Gdyni - Ameryka, Linij Żeglugowych, to znaczy przewozom cenniejszych ładunków.

Towarów eksportowych przewieziono w maju br. 84.314 ton wobec 69.373,5 ton w maju ub. roku, importowych 21,212 t. wobec 26,628 t. w maju ub. roku, oraz przewozów między portami obcemi i ładunków tranzytowych 3.650,5 ton, wobec 644 t. takich towarów w maju ub. roku. Przewozy eksportowe na statkach polskich, jak widać z powyższego, nadal silnie wzrastają, importowe — zlekka maleją.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem w maju 58.281 t. ładunków oraz 111 loads podkładów kolejowych, (V. 1935: 50.372 t.) w tem 39.402 t. towarów eksportowych (V. 1935: 27.877 t.), 18.209 t. importowych (V. 1935: 21.907 t.) i 334 t. w przewozach między obcemi portami (V. 1935: 588 t.) Dla pracy floty Żeglugi Polskiej charakterystyczna więc jest w tym samym stosunku jak dla całej floty polskiej, przewaga przewozów eksportowych.

Linje Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 27.713 t. towarów (V. 1935: 17,122 t.), w tem w eksporcie 19.898 t. (V. 1935: 9.348 t.) w imporcie 6.948 t. (V. 1935: 7.186 t.) w przewozach między portami zagranicznemi i transito 877 ton (V. 1935: 588 t.).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 31.098,5 t. ładunków i 111 loads podkładów (V. 1935: 33,230 t.) w tem 19,504 t. towarów eksportowych, a mianowicie 8,157 t. węgla, 8,980 t. koksu, 2,367 t. zboża, oraz 111 loads podkładów kolejowych, (V. 1935: 18,529 t. samego węgla). Wysoka pozycja eksportu koksu w maju br. tłumaczy się konjunkturą eksportową dla polskiego koksu, gdyż dostawy angielskiego koksu do krajów skandynawskich nie mogły być dotrzymane w związku z ożywieniem w budownictwie okrętowem.

Importowych towarów trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 11,261 t. (V. 1935: 14.721 ton), w tem 8,379 ton rudy, 2,681 ton złomu i 201 ton pomarańcz (w maju ub. roku obok rudy i złomu figurowało 671 ton tytoniu). — Między portami Hiszpanji a Antwerpją przewieziono 334 t. pomarańcz (V. 1935: nic). W ruchu trampów Żeglugi Polskiej nie widać znacznych zmian względem odpowiedniego miesiąca roku ub., jedynie przewozy ich importowe nieco się zmniejszyły. Brakło w ruchu majowym „Wisły", która była w drodze do Ameryki Południowej; w czerwcu jej rolę urozmaicenia ładunków trampowych spełnił „Kraków" ładujący do portów Ameryki Centralnej.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 7,642 t. towarów i 79 koni wobec 7,809 t. towarów i 158 koni w maju ub. roku. W eksporcie przewieziono 5,544 t. (V. 1935: 4,956 t.), w imporcie 2.098 t., (V. 1935: 2.797 i 56 t. transito do Rumunji). W eksporcie poszło przez Gdynię 4.632 t. — (V. 1935: 3,558 t.), przez Gdańsk 895 t. (V. 1935: 398 t.), w imporcie — przez Gdynię 1852 ton (V. 1935: 2,206 t.), przez Gdańsk 239 t. — (V. 1935: 647 t.).

Eksport do Londynu wyniósł 3,109 t. (V. 1935: 2.576 t.) i 70 koni w tem przez Gdynię 2.758 t. (V. 1935: 1.940 t.). przez Gdańsk 351 t. (V. 1935: 636 t.) Wszystkie konie wywieziono jak zwykle prze Gdynię. Eksport do Hull wyniósł 2.418 t. (V. 1935: 2.380 t.) i 9 koni, w tem 1.874 t. przez Gdynię (V. 1935: 1.618 t.) i wszystkie konie, przez Gdańsk 544 t. (V. 1935: 762 t.)

Import z Londynu wyniósł 910 t. (V. 1935: 1.400 t.), w tem przez Gdynię 818 t. (V. 1935: 1,185 t.) przez Gdańsk 92 t. (V. 1935: 215 t. Import z Hull wyniósł 1,161 t.. (V. 1935: 1,397 t.), w tem przez Gdynię 1.014 t. (V. 1935: 1.021 ton) i przez Gdańsk 147 t. (V. 1935: 376 t.)

Prócz tego na statku „Warszawa" linji Gdynia — Havre — Londyn przewieziono do Havre 17 t. towarów i z Havre 27 ton.

Naogół na linjach Polbritu w porównaniu z odpowiednim miesiącem ubiegłego roku ruch wywozowy wzrósł, przywozowy natomiast się zmniejszył. Ogólny ruch pozostał prawie na zeszłorocznym poziomie.

Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe S. A. zwiększyła znacznie swe przewozy pasażerów i towarów na linji Gdynia — Kopenhaga — Halifax — Nowy York. Ilość podróży (4), po dwie w każdą stronę, pozostała ta sama, co w maju ubiegłego roku, tem wydatniej występuje zwiększenie frekwencji, naskutek zastąpienia parowców „Kościuszko" i „Pułaski" szybkobieżnemi nowoczesnemi motorowcami m/s „Piłsudski" i m/s „Batory".

Należy zaznaczyć, że od czasu uruchomienia tych statków wzmogła się również znacznie frekwencja przejazdów z Kopenhagi do Ameryki Północnej i odwrotnie. — „Det Forenede" równocześnie zawiesiła odjazdy Scandinavian Amerika Linie z Kopenhagi do Nowego Yorku, wobec czego Gdynia — Ameryka L. Ż. ze swojemi pospiesznemi linjowcami pasażerskiemi przejęła klientelę duńskiej linji transatlantyckiej, obejmującą również inne kraje skandynawskie wobec rzadkości odjazdów ich statków linjowych.

Statystyka poniższa nie obejmuje ruchu pasażerskiego i towarowego na obu motorowcach pomiędzy portami Nowego Świata a Kopenhagą. Przewieziono ogółem na linji 1258 pasażerów, wobec 724 w maju ub. roku w tem z Gdyni 518 pasażerów (V. 1935: 316), i do Gdyni 740 (V. 1935: 408). Prócz tego wycieczka inauguracyjna na m/s „Batory" z Triestu do Gdyni zgromadziła 598 pasażerów. Towarów przewieziono ogółem 4,235 t. (V. 1935: 2,418 t.), w tem w eksporcie 3,330 t. (V. 1935: 494 t.), w imporcie 905 t. (V. 1935: 1,924 t.), z czego widać wzrastające znaczenie tej linji dla handlu wywozowego do Ameryki Północnej.

Przyjazdu wzgl. odjazdu na linji Gdynia — Ameryka Południowa w miesiącu sprawozdawczym nie było.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarobu) — przewiozły 38,678,5 t. węgla i koksu, wobec 36,046,5 t. w maju ub. roku. Osobliwością miesiąca był jeden przewóz angielskiego węgla z Burntisland do Horsens (2,439,5 t.), oraz jedna podróż z Gdańska do Ystad (2,800 t.), reszta węgla, jak zwykle, została załadowana w Gdyni, w ilości 33,439 ton.

Wywieziono do Szwecji 23,873 t., do Norwegji 9,581 t. i do Holandji 2,775 t. polskiego węgla.

Podróży z ładunkiem odbyto 14 i zwiedzono porty: Göteborg 3 krotnie, Stockholm 2 krotnie, oraz porty Oxelösund, Gefle, Malmö, Horsens, Rotterdam, Tofte, Oslo i Slemmestad.

NOWA LINJA REGULARNA.

Polska Agencja Morska zgłosiła do Urzędu Morskiego nową linję okrętową, utrzymującą regularną komunikację między Gdynią a portami zatoki meksykańskiej w odstępach 1 miesięcznych. Na linji tej kursować będą począwszy od dnia 21 lipca br. statki firmy Hanseatische Reederei A. G. w Hamburgu. Przedstawicielem powyższej linji w Gdyni jest Polska Agencja Morska.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

W dniu 22 bm. Prezes Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, zaprzysiągł w obecności Radców Izby pp. Jerzego Hildta i Franciszka Marszała oraz Dyrektora Izby Dr. Józefa Kulikowskiego następujące osoby w charakterze rzeczoznawców izbowych:

P. Jana Czaińskiego — jako rzeczoznawcę dla towarów spożywczo - kolonjalnych, a w szczególności kawy, kakao, oliwy, wanilji, żelatyny, korzeni, sardynek, owoców południowych świeżych i suszonych i dla handlu śledziami.

P. Teofila Serwę — jako rzeczoznawcę dla śledzi solonych.

P. Leonarda Hybichowa — jako rzeczoznawcę miary, wagi i ilości towarów oraz próbobiorcę curku, melasy i nawozów sztucznych.

Wymienione osoby są rzeczoznawcami na obszarze portu gdyńskiego.

Oprócz tego zaprzysiężony został:

P. Ludwik Szyperko — w charakterze rewizora ksiąg handlowych w okręgu Izby z siedzibą w Tczewie.

Wiadomości morskie

ZJAZD BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE W OSLO.

Zjazd członków Baltic and International Maritime Conference (do której należy również znaczna część polskiego tonażu) 11-go czerwca br. odbył się w Oslo w atmosferze obrony zaprowadzonej przez stałe biuro konferencji w Kopenhadze „Baltwhite Timber Scheme", oraz ogólnego krytycznego stosunku do współczesnych przeszkód dla mię-

dzynarodowej morskiej wymiany, piętrzących się coraz wyżej pod wpływem wadliwych zdaniem kół żeglugowych i wzajemnie się niwelujących środków samoobrony gospodarczej poszczególnych państw.

W tej ostatniej sprawie przyjęto następującą rezolucję:

„Walne Zebranie Baltic and International Maritime Conference reprezentujące 22 państwa morskie całkowicie podziela poglądy streszczone przez Międzynarodową Izbę Handlową w uchwale rocznego zgromadzenia z 29. 6. 1935 i dotyczącej:

1. Racjonalizacji tonażu.

„Międzynarodowa Izba Handlowa powitała z sympatją dążenia armatorów do dostosowania wielkości tonażu do zapotrzebowania na niego, mając nadzieję, że usilowania armatorów będą uwieńczone powodzeniem i wyraziła ufność, że racjonalizacja tonażu przyczyni się wydatnie do realizacji programu Izby ku restauracji ekonomicznej równowagi świata".

2. W sprawie racjonalizacji frachtów.

„Ponieważ transport oceaniczny i zdrowy przemysł żeglugowy są podstawowemi czynnikami międzynarodowego handlu, Międzynarodowa Izba Handlowa:

1) podtrzymuje usiłowania armatorów ku ustaleniu ekonomicznych stawek i stałych warunków w przewozach oceanicznych.

2) uznaje wspólny interes ekspedytorów i armatorów utrzymania odpowiednich świadczeń żeglugowych dla potrzeb handlu.

3) ufa, że armatorom świata, przy minimum wsparcia ze strony ich Rządów uda się stworzyć warunki niezbędne dla odrodzenia przemysłu przewozów morskich na podstawach ekonomicznych".

3. W sprawie statków i handlu światowego.

„Podtrzymując usiłowania armatorów ku rozwiązaniu swoich bezpośrednich problemów Izba jest przekonana, że powrót przemysłu do stałego prosperowania uzależniony jest od ożywienia międzynarodowego handlu, który jedynie może zatrudnić statki. Uważa ona klęskę przemysłu przewozów okrętowych jako jeden z dowodów imperatywnej konieczności usunięcia przeszkód ku odrodzeniu rzetelnych zasad handlu międzynarodowego.

Walne zebranie Konferencji w Oslo jest zdania, że dzieło skutecznego planu racjonalizacji, zapoczątkowane w styczniu 1935 roku w Londynie, winno być kontynuowane i solidaryzuje się całkowicie z rezolucją o światowym handlu i żegludze, powziętej przez Izbę Żeglugowa Zjednoczonego Królestwa na rocznem zebraniu z 27. II. 1936 i stwierdzającej w sprawie:

Handlu Światowego i Żeglugi.

Że w opinji Izby tej postęp w dziele odrodzenia międzynarodowego handlu, od którego zależy żegluga wszystkich narodów, będzie powolny i niepewny aż do czasu, gdy wielkie narody — państwa, będące wierzycielami, zrozumieją, że świat czeka i czekać musi na ich zgodną akcję ku odrodzeniu światowej wymiany przez przyjęcie takiego bilansu towarów i świadczeń, któryby zniósł ich pozycję wierzycielską, akcję ku odrodzeniu stateczności stosunków walutowych, i zastosowania silnych argumentów żywego przykładu i siły nabywczej, ażeby narody — państwa dłużnicze stały się skłonne do zmniejszenia przesadnych taryf, kwot i restrykcyj, które są niezgodne z handlem i pokojem postępowego świata".

W ten sposób Baltic and International Maritime Conference nawiązała do tendencji liberalnej, w znamienny sposób nie formułując własnego stanowiska, lecz solidaryzując się z każdem zdaniem uchwał Międzynarodowej Izby Handlowej z jednej strony i angielskiej Izby Żeglugowej z drugiej. Temsamem konferencja pragnęła podkreślić zależność spraw żeglugowych, a nawet i ekspedycyjno - morskich, przekraczających bezpośrednie zainteresowania członków Konferencji, — od międzynarodowej polityki gospodarczej świata. Konferencja ubolewa, że dzieło zwołania międzynarodowej konferencji dla spraw racjonalizacji w żegludze morskiej w Londynie, tak obiecująco zapoczątkowane w końcu 1934 roku, nie zostało doprowadzone do końca.

Liczba tonażu, zapisanego do Konferencji, nadal wzrasta: podczas zjazdu przyjęto Svenska Lloyd z 64.000 tonową flotą. Armatorowie skandynawscy nadal mają absolutną przewagę w łonie konferencji, chociaż zainteresowanie tonażu angielskiego, niemieckiego i holenderskiego udziałem w konferencji również wzrasta. Angielski tonaż wpisany do konferencji — to głównie trampy wschodniego wybrzeża Anglji, zainteresowane częściowo w przewozach drzewa.

Obszernie omawiano podczas zjazdu „Baltwhite Timber Scheme", która, jak stwierdzono, mimo głosy krytyki, zdołała nieco podnieść stawki na przewóz morski drzewa w północnej Europie. Przy tej sposobności omawiano również znaczną nierówność płac na trampach przewożących drzewo. Statki angielskie, skandynawskie, niemieckie i holenderskie mają stawki zbliżone do siebie, stawki natomiast fińskie, estońskie, i jeszcze bardziej sowieckie są o połowę niższe; co do sowieckich, to wobec trudności przeliczenia walutowego nie dało się stwierdzić dokładnie stosunku do innych stawek, w każdym razie są one jeszcze znacznie niższe od stawek fińskich, greckich i t. d.

Przy omawianiu przymusu dla członków stosowania się do stawek frachtowych Baltwhite Timber Scheme poruszono sprawę sankcyj wobec członków, wyłamujących się z pod rygoru stawek. Wyjaśniło się, że Niemcy, Holandja i W. Brytanja są już w stanie stosować sankcje względem swoich członków Konferencji. Anglik Souter, jeden z ruchliwszych działaczy w łonie konferencji, wyraził przypuszczenie, że rządy państw skandynawskich, które mają w związku najwięcej tonażu, mogłyby z łatwością również zastosować coś nakształt sankcyj, coby nadzwyczajnie wzmocniło konstrukcję „drzewnego schematu". Właściwie wchodzimy obecnie do zmienionego ujęcia rzeczy w świecie handlu oświadczył p. Souter. „Musimy kombinować i w tych kombinacjach potrzebujemy aparatu karnego i sprężystego", zakończył mówca. Jak widać z powyższego zapowiada się dalsza samodzielna akcja tej ruchliwej konferencji.

NOWE OPŁATY PORTOWE DLA TOWARÓW W STOCKHOLMIE.

Zarząd Portu w Stockholmie wypracował projekt nowych taryf portowych, których zastosowanie spodziewane jest jeszcze w drugiem półroczu bieżącego roku. Dotychczasowe opłaty portowe od towarów dawały około 3 milj. koron rocznych wpływów, nowe opłaty obniżą te wpływy o 213 tys. koron, czyli okrągło o 7 procent. w tem 124.000 koron zniżki przyniosą taryfy importowe, 50,000 koron — eksportowe i 39.000 koron — taryfy wewnętrzne. Zarząd przewiduje jednak z całą ścisłością, że wzrost ruchu towarowego naskutek zniżki opłat właśnie dokładnie zrównoważy skutek zniżek i ogólna kwota wpływów z opłat towarowych pozostanie nadal na poziomie 3 mil. koron rocznie. Zwiększenie ruchu towarowego spodziewane jest natychmiast, to znaczy w drugiem półroczu bieżącego roku.

Nowe opłaty portu Stockholmu przyniosą korzyści wszystkim interesentom handlu i żeglugi w tym porcie. Członkowie Stockholmskiego Komitetu Portowego poparli projekt w przewidywaniu zwiększenia ruchu w porcie.

Nowe opłaty zawierają również szereg poważnych uproszczeń i ułatwień kalkulacyjnych. Skomplikowany działający dotąd system „stref" został uproszczony — pozostawiono tylko trzy strefy. Za jedyną podstawę kalkulacji opłat przyjęto centnar metryczny (100 kg), podczas gdy dotąd działa aż 7 baz kalkulacyjnych. Kalkulacja 3-procentowa od cłowej wartości towaru została całkowicie skasowana.

Taryfy towarowe podzielono na trzy sekcje: taryfa dla towarów importowych (taryfa I), taryfa dla towarów obrotu wewnętrznego (taryfa II) i taryfa dla towarów eksportowych (taryfa III). Ta ostatnia jest taryfą nową.

Opłaty w tych taryfach ustalone zostały w stawkach maksymalnych: w pierwszej taryfie 50 öre za centnar towaru, w drugiej 20 öre i w trzeciej 5 öre. Wyjątki z tych norm są bardzo nieliczne.

SIOSTRZYCA DLA STATKU „QUEEN MARY".

Oświadczenie w ubiegłym tygodniu lorda kanclerza p. Chamberlaina o zgodzie na użycie przez Cunard White Star Company funduszów na podstawie Nord Atlantic Shipping Act dla budowy statku - siostrzanego dla „Queen Mary" oznacza nowe stadjum w projekcie budowy tego statku. Jak wiadomo Cunard White Star już zebrało oferty na budowę nowego statku i ostatecznie prowadzi pertraktacje z firmą John Brown & Co, która zbudowała „Queen Mary". —

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ROZDZIAŁ KONTYNGENTÓW NA DREWNO TARTE IMPORTOWANE DO HISZPANJI.

W uzupełnieniu serji rozporządzeń wykonawczych do Dekretu z dnia 17 kwietnia rb. w sprawie rozdziału pozwoleń przywozowych na towary skontyngentowane, ukazało się w „Gaceta de Madrid" z dnia 29 maja rb. rozporządzenie dotyczące importu drzewa objętego pozycją 101 hiszpańskiej taryfy celnej: Drzewo zwykłe w deskach, lub tarcica o grubości powyżej 40 mm. do 75 mm. włącznie.

W myśl art. 1 dekretu, kontyngenty importowe będą rozdzielane w ramach kontyngentu globalnego, ustalonego na rok 1936, przyczem cyfra kontyngentu rocznego będzie się odnosiła wyłącznie do pozwoleń przywozu, które mają być rozdzielane przez urzędy hiszpańskie.

Według art. 2 kontyngent globalny roczny będzie rozdzielony na dwie grupy, kontyngent zwykły (80 procent) i kontyngent rezerwowy (20 procent).

Do udziału w kontyngencie zwykłym (art. 3) będą uprawnione te firmy importowe, które udowodnią, iż dokonały wwozu do hiszpańskiego obszaru celnego w czasie od stycznia 1932 r. do grudnia 1934 r. i że odnośny towar pochodził z krajów niekorzystających

z przywileju rozdzielania hiszpańskich licencyj przywozowych w granicach przyznanych im kontyngentów.

Zasadnicze kontyngenty indywidualne będą rozdzielane w wysokości 80 procent przeciętnego importu w okresie trzechlecia 1932, 1933 i 1934. Na wypadek jednak, gdyby przeciętna okazała się niższą od 500 mtr. sześciennych, wówczas kontyngent minimalny będzie się równał 20 procent przeciętnej importu w czasokresie przyjętym za podstawę do odnośnych obliczeń.

Różnica, jaka ewentualnie mogłaby wyniknąć między sumą poszczególnych asygnacyj, a kontyngentów wynikających z zastosowania norm obliczeniowych zasadniczych, będzie pokryta z kontyngentów indywidualnych przekraczających cyfrę 3.000 mtr.[3].

W myśl art. 4. 20%-wy kontyngent rezerwowy będzie rozdzielany między:

a) importerów sprowadzających drzewo z krajów niekorzystających z prawa rozdziału pozwoleń przywozowych na swe kontyngenty i którzy rozpoczęli wykonywanie swych czynności zawodowych po 1 stycznia 1932 r., lecz przed 4 lutym 1936 r.

b) importerów sprowadzających drzewo z krajów określonych pod lit. a), którzy byli zmuszeni do przerwania swych czynności w wyniku siły wyższej w czasie przyjętym za podstawę do obliczania kontyngentu i w okresie nie krótszym od 6 miesięcy, lecz którzy pomimo tego płacili podatki na rzecz skarbu Państwa;

c) hurtowników, którzy wykonywali swe czynności handlowe bez żadnej przerwy począwszy od 4 lutego 1936 r., lecz którzy nie dokonali wwozu drzewa, któreby upoważniało ich do otrzymania udziału w kontyngencie zwykłym;

d) importerów biorących udział w kontyngencie zwykłym, lecz którzy otrzymaliby na podstawie postanowień pod lit. a) i b) art. 4, kontyngenty mniejsze od hurtowników odpowiadających wymogom określonym pod lit. c) art. 4.

e) fabrykantów potrzebujących drzewa na potrzeby swych zakładów przemysłowych, niezależnie od tego czy uprzednio importowali, czy też nie;

f) kooperatywy i syndykaty składające się z drobnych przemysłowców branży drzewnej, powstałe przed, lub po ukazaniu się rozporządzenia, lecz które opłaciły lub opłacą podatek skarbowy za pierwsze półrocze 1936 r. i które wniosą odnośne podania przed 20 czerwca r. b.

Kontyngenty przyznane importerom i przemysłowcom, względnie kooperatywom lub syndykatom, będą podzielone na półrocza kalendarzowe i pokryte pozwoleniami przywozu z ważnością 130 dni, licząc od dnia ich wydania.

WARUNKI HANDLOWE W BRAZYLJI.

W Brazylji przyjął się zwyczaj lokowania towarów za pośrednictwem agentów. Agent zaopatrzony we wzory i katalogi, przeprowadza całą tranzakcję, za co pobiera zgóry oznaczoną prowizję. Przyjmuje on również na siebie odpowiedzialność za skrupulatne dotrzymanie przez sprzedawcę wszystkich warunków omówionych, dotyczących cen, czasu dostawy i t. d. W razie ewentualnych sporów pośredniczy on w załatwianiu kwestyj spornych. Wypadki zamówień bezpośrednich są w Brazylji b. rzadkie.

Ceny towarów kalkulowane są przeważnie cif port przeznaczenia. Znacznie rzadsze są wypadki kalkulacji fob. Koniecznym warunkiem jest zaopatrzenie agenta w katalogi w językach obcych. Firmy polskie przesyłają niejednokrotnie katalogi w języku polskim, co utrudnia agentowi jego pracę.

Ze względu na długi transport morski, towar eksportowany do Brazylji musi być bardzo starannie opakowany, tak by towar w drodze nie uległ uszkodzeniu. Ogólnie używa się w Brazylji trwałych lecz lekkich skrzynek drewnianych, płótna nieprzemakalnego, trwałych worków i t. p.

O ile chodzi o stawki celne, taryfa brazylijska przewiduje głównie stawki od wagi i ilości towaru. Stawki ad valorem stosuje się tylko w wypadku, gdy 1) artykuł nie jest wymieniony w taryfie celnej, 2) gdy wchodzą w grę przedmioty małej wagi lub objętości, przedstawiające znaczną wartość (wyroby z kruszców szlachetnych).

W Brazylji nie istnieją żadne przepisy kontyngentowe, przemysł krajowy chroniony jest przez wysokie stawki celne, które znakomicie chronią rynek przed niepożądanym importem. Zupełnie zabronionym jest import maszyn do wyrobu zapałek, do produkcji cukru i alkoholu oraz maszyn tkackich. Te ostatnie wolno importować jedynie wzamian za maszyny zużyte.

W Brazylji przyjął się zwyczaj udzielania importerom brazylijskim kredytu 90 do 120 dni. Przyczyną tego, między innemi, była odległość rynku brazylijskiego oraz niewielkie zasoby kapitałowe. W wyjątkowych tylko wypadkach i tylko za dobrem skontem, przy cenach wyjątkowo niskich uzyskać można płatność za okazaniem dokumentów, traktować to jednak należy jako wyjątek od reguły. Zwyczaj ten, b. wygodny dla importerów brazylijskich tak się zakorzenił, że nawet firmy dysponujące dużemi kapitałami nie chcą kupować za gotówkę.

Koniecznym warunkiem wejścia na rynek brazylijski jest udzielanie kredytu często do 120 dni. Eksporterzy polscy nie dysponują wolnemi kapitałami, niemniej jednak niezbędnym warunkiem uplasowania się na rynku jest udzielanie kredytu.

Pragnąc zatem powiększyć eksport polski do Brazylji, musimy przystąpić do zorganizowania odpowiedniej obsługi kredytowej, któraby zajęła się sfinansowaniem polskiego eksportu.

Rynek brazylijski jest zasadniczo rynkiem wolnym, nie ma ograniczeń kontyngentowych, każdy kraj ma możność swobodnej penetracji handlowej, praktycznie zależy to od energji i rzutkości eksporterów, warunków kredytowych. jakich mogą udzielić.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17-GO CZERWCA 1936 R.

ABISYNJA. Według doniesień prasy niemieckiej cło pobierane przy wwozie wynosi 10% od wartości fakturowej towaru.

ANGOLA. Rząd portugalski zamierza stworzyć specjalny fundusz na umożliwienie transfer dewiz z Angoli z tytułu importu niektórych towarów zagranicznych. Do tej grupy towarów należeć mają artykuły niezbędne dla wyżywienia, zdrowotności i niektóre artykuły odzieżowe oraz wytwory potrzebne dla rozwoju rolnictwa i przemysłu w Angoli.

BELGJA. Monitor Belgijski z dnia 31. 5. 36 ogłasza dekret znoszący postanowienia dekretu z 2. 7. 32 r. dotyczącego podatku obrotowego nałożonego na wwóz artykułów kanadyjskich.

Monitor belgijski z 28 maja br. ogłasza dekret. mocą którego istniejąca opłata licencyjna przy imporcie ziemniaków do Belgji. w wysokości 5,— fr. za 100 kg., która została zawieszoną 19. 2. 1936 r. do końca maja, nie będzie stosowaną do 10 czerwca br.

Dnia 19. ub. m. weszły w życie zmiany stawek celnych na owies, pudełka, kasetki, woreczki, futerały i t. p. z papieru i tektury, wyroby z blachy żelaznej i wyroby z cynku, (głównie nakrycie stołowe), oraz na parasole wszelkiego rodzaju, ich części i akcesorja.

BRAZYLJA. Dekret z 8 maja br. wprowadza na okres dwuletni obniżkę cła na mąkę pszenną o 25% stawki dotychczasowej.

Według ostatnich informacyj z rynku brazylijskiego, Polska została zaliczona z dniem 27. 5. 36 r. do rzędu krajów o reglamentacji dewizowej i w związku z tem dla towarów pochodzenia polskiego nie będą przydzielane wolne dewizy, a należności przekazywane będą z kont zblokowanych.

BUŁGARJA. Bułgarski Bank Narodowy wydał zarządzenie, w myśl którego począwszy od dnia 15. 6. 36 najwyższa stawka premji kompensacyjnej nie może przekraczać 35%. Przekroczenie tej granicy pociągać będzie za sobą stosowanie sankcyj karnych. W ten sposób chce Bank Narodowy przeciwdziałać wahaniom premij, które oddziaływują na kształtowanie się cen i kalkulację handlową.

CZECHOSŁOWACJA. Zainteresowane koła gospodarcze domagają się trzykrotnej podwyżki cła na cynk surowy.

Został przygotowany projekt zmian podatku obrotowego pobieranego przy wwozie ustanawiający ulgi dla importerów czechosłowackich odsprzedających towar konsumentom. W obecnym stanie rzeczy dostawcy zagraniczni sprzedający bezpośrednio towar konsumentom, korzystają z faktycznego uprzywilejowania podatkowego.

Dodatki zbożowe obowiązują od 10. b.m. zostały obniżone w porównaniu z obowiązującemi w okresie poprzednim.

Ministerstwu Handlu został przedstawiony wniosek o poddanie łoju reglamentacji przywozowej oraz o wprowadzenie cła ochronnego na ten artykuł.

FINLANDJA. Uległy zmianie cła na benzynę, gazolinę, ligroinę, olej do czyszczenia oraz na tytoń nieprzerobiony.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** Z dn. 1 lipca br. ulegnie skontyngentowaniu przywóz przędzy, tkanin, wyrobów dzianych i t. p. z bawełny.

HOLANDJA. Z dniem 1 czerwca br. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu do Holandji następujących artykułów:

	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Zapałki	1.7.34—1.7.35	30% wagi brutto
Wstęgi, taśmy i sznurowadła bez gumy (prócz wełnianych, półwełnianych, jedwabnych i półjedwabnych) oraz		30% wartości lub
taśmy gumowe	1932	40% wagi brutto
koszule męskie	1934	20% wagi brutto
ryby morskie	1935	10%
śledzie świeże	1932/3/4	40%
śledzie solone	1932/3/4	40%
węgorze	1935	10%

Dekretem z dnia 2 czerwca br. skontyngentowany został wwóz do Holandji metalowych wyrobów nożowniczych:

okres skontyngentowania 1. VI.—1. X. 36.
okres bazowy 1. VI. — 1. X. 36.

Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 75% wartości przywozu z okresu bazowego.

Skontyngentowaniu podlegają wyroby nożowniczo-metalowe, częściowo metalowe (trzonki z metalu), jak również zawierające srebro, lub złoto poniżej stosunku 250/1000.

Pozycje statystyki holenderskiej objęte skontyngentowaniem — Nr. Nr. 389, 419, 419[4], 419[5], 988[2], 21 P. 172 P.

INDJE BRYTYJSKIE. Z dniem 1 i 9 maja rb. wprowadzone zostały zmiany stawek celnych w zakresie pszenicy, mąki pszennej, ryżu łamanego, soli jadalnej, przędzy jedwabnej, resztek materjałów, materjałów bawełnianych wiązanych, oraz wartości taryfowych parasoli. W zakresie materjałów ciętych (t. zw. „fents“) nastąpiła zmiana bardzo istotna, gdyż ze względu na wzmożony import tego rodzaju artykułów z Japonji, niestanowiących resztek w dosłownem zna-

czeniu, a jednak nieprzekraczających długości 4 yardów (poz. 48/I), ograniczono długość taryfikowanych według tej pozycji resztek z jedwabiu naturalnego i sztucznego do 2½ yarda (trudne do użycia dla przemysłu konfekcyjnego), pozostawiając granicę długości innych do 4 yardów.

NIEMCY. Dnia 16. bm. weszło w życie rozporządzenie o zmianach celnych polegających głównie na przedłużeniu kończącej się mocy dotychczasowych postanowień taryfowych. Zmiany stawek dotyczą drzewa szpilkowego oraz części zegarków.

W związku z 3-cią dodatkową umową turecko-niemiecką z 27 ub. m. uległy zmianie stawki celne na rodzynki i dywany.

PERSJA. W dniu 21. V. 36 przedłożony został parlamentowi projekt nowej taryfy celnej. Taryfa ma chronić Persję przed importem z zagranicy w zakresie towarów, które przemysł perski już rozpoczął wytwarzać w kraju.

Z mocą od 21 kwietnia br. obowiązuje załączanie świadectw pochodzenia do wszelkich towarów importowanych.

STANY ZJEDNOCZONE. Prawdopodobnie w pierwszej połowie lipca wejdą w życie cła wyrównawcze na szereg towarów pochodzenia niemieckiego, a mianowicie na aparaty fotograficzne, porcelanę stołową, rękawiczki bawełniane i z jedwabiu sztucznego, rękawiczki skórkowe, instrumenty chirurgiczne, skórę kozłową i cielęcą, ozdoby choinkowe, szklane, zabawki, lalki, kredki do rysowania oraz na papier metalizowany.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie rękawiczek bawełnianych określonego rodzaju oraz sztabek stalowych z zawartością ponad 50% wolframu.

Z początkiem czerwca ogłoszono zarządzenie o zniesieniu cła antydumpingowego na szynki i przetwory mięsne pochodzenia irlandzkiego.

SZWAJCARJA. Z mocą wsteczną od 31 stycznia b. r. obowiązuje rozporządzenie Rady Związkowej z 26 ub. m. ustalające stawki celne na oleje mineralne i surowce służące do wyrobu środków pędnych.

Z dn. 15. bm. ustalona została opłata od mydła płynnego zawierającego alkohol.

Wwóz świń i wieprzowiny został uzależniony od zezwolenia przywozowego.

SZWECJA. Wprowadzony został dodatek do cła na guziki z orzecha kamiennego.

Projekty podwyżek celnych na futra i wyroby kuśnierskie, niektóre chemikalja, pewne rodzaje konfekcji oraz na części pojazdów zostały przez Parlament uchwalone i weszły w życie.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Projekt ustawy przewiduje zmianę dotychczasowych ceł t. zn. frachtowo-antydumpingowych celem zapewnienia ich większej skuteczności w zakresie ochrony produkcji hutniczej żelazno-stalowej.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 1 lipca będzie wprowadzony system licencyj przywozowych na szereg wyrobów hutniczych żelaznych i stalowych wraz z ustanowieniem nowych stawek celnych na te wyroby.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma kalifornijska poszukuje dostawców koszy. P/14824/49/Sz.

Firma argentyńska interesuje się wszelkiego rodzaju drobnemi artykułami. P/12646/56/Sz.

Firma cypryjska interesuje się wyrobami metalowemi, ceramicznemi jak również emaljowanemi, oraz wszelkiego rodzaju tekstyljami. P/14365/3B/Sz.

Firmy finlandzkie zakupią kosze do kwiatów. — P/15527/49/Sz.

Firma cypryjska poszukuje kontaktów z rynkiem polskim, na warunkach komisowych lub zakupując na własny rachunek na warunkach akredytywy bankowej, w zakresie różnych artykułów włókienniczych, tkanin jedwabnych, bawełnianych i wełnianych, pończoch i t. p. P/14952/4E/M.

Firma mandżurska interesuje się importem pledów i koców wełnianych i półwełnianych, kołder pluszowych i bawełnianych, bajowych, dywanów, serwet i obrusów, tiulowych gabardin, narzutek, kap, chodniczków, serwetek, sztor i firanek, gobelinowych portjer, tkanin i kretonów, materjałów meblowych, frendzli, sznurów, tasiem itp. P/15574/46/M.

Firma egipska poszukuje przedstawicielstw w zakresie tkanin z jedwabiu sztucznego, trykotaży, wyrobów pończoszniczych, rękawiczek itd. P/15418/3M/M.

Niemiecki dom zakupów firmy amerykańskiej prosi o oferty na zimowe skórki zajęcze. P/15632/7/M.

Firma angielska jest zainteresowana w imporcie na własny rachunek wyrobów pończoszniczych i gumowych. P/15812/64/M.

Firma holenderska poszukuje przedstawicielstwa fabrykantów artykułów włókienniczych, w szczególności tkanin z jedwabiu sztucznego i fantazyjnych artykułów ubraniowych. P/16108/46/M.

Firma w Indjach Brytyjskich obejmie zastępstwo artykułów branży chemicznej, włókienniczej oraz artykułów toaletowych. E/14911/95/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY PORTAMI GDYNI I GDAŃSKA A WĘGIERSKIEMI PORTAMI NA DUNAJU I CISIE Z PRZEŁADUNKIEM W PORCIE BRATISLAVA.

Transporty zamorskie Węgier stanowią w chwili obecnej przedmiot najusilniejszych zabiegów różnych portów morskich. Z jednej strony starają się czynniki, zainteresowane w porcie adrjatyckim Fiume, o uregulowanie przewozu w komunikacji Węgier z tym portem pod względem sprawności i taniości w taki sposób, by stworzyć najkorzystniejsze możliwie warunki dla eksportu i importu węgierskiego przy posługiwaniu się tradycyjną drogą przez ten dawniej węgierski port, z drugiej zaś strony usiłują koleje niemieckie w ramach kombinowanej taryfy niemiecko - węgierskiej między niemieckiemi portami morskiemi a portami węgierskiemi nad Dunajem i Cisą z przeładunkiem w portach dunajowych Regensburg i Passau wyrównać koszty przewozu z kosztami przewozu w komunikacji z portami adrjatyckiemi, co ma nastąpić z ważnością od dnia 1 lipca br.

Oczywiście, że wobec tych posunięć konkurencyjnych nie mogły pozostać bezczynne czynniki, zainteresowane w przewozie tranzytu węgierskiego przez porty polskiego obszaru celnego i wygotowały nową taryfę towarową dla komunikacji między portami w Gdyni i Gdańsku a portami węgierskiemi nad Dunajem i Cisą, która ukaże się z ważnością od dnia 15 lipca br. w ramach polsko-czechosłowackiej taryfy dunajowej portowej jako jej Zeszyt 2 B. Relacje te będą w ten sposób wyeliminowane z obecnego zeszytu 2 tej taryfy, która jako zeszyt 2 A będzie obowiązywać tylko w komunikacji z portami dunajowemi, jugosłowiańskiemi i bułgarskiemi. Z dniem 1 sierpnia br. wydany będzie ponadto jeszcze jeden zeszyt polsko - czechosłowackiej taryfy dunajowej dla komunikacji portów polskiego obszaru celnego z austrjackiemi portami dunajowemi.

Nowa taryfa Zeszyt 2 B przewiduje na przewóz towarów różnego rodzaju i dla najważniejszych artykułów węgierskiego eksportu i importu bardzo niskie stawki opłat taryfowych, uwzględniających konkurencję dróg, prowadzących do innych portów morskich. Stawki te są ustalone na przebieg kolejami w koronach czechosłowackich, odnośnie zaś do frachtu rzecznego na Dunaju i Cisie w kierunku z Węgier, również w koronach czechosłowackich, natomiast w kierunku do Węgier w pengach.

Frachty rzeczne obejmować będą na podobieństwo taryfy niemiecko - węgierskiej portowej dunajowej z reguły także koszty przeładunku w porcie Bratislava oraz koszty wyładowywania towarów w portach węgierskich.

Według szczegółowych informacyj, podanych o tej taryfie przez czasopismo fachowe wiedeńskie „Allgemeiner Tarif-Anzeiger“ nowa ta taryfa obejmować będzie następujące taryfy artykułowe, a mianowicie:

Do węgierskich portów dunajowych: 1. Towary różnego rodzaju. 2. Owoce południowe. 3. Ryż. 4. Orzechy. 5. Krochmal. 6. Kawa. 8. Pieprz i herbata. 9. Tytoń. 10. Tłuszcze i oleje. 11. Owoce oleiste. 12. Nasiona oleiste. 13. Piasawa i trawa morska. 14. Saletra chilijska. 15. Włosie roślinne. 16. Skóry i futra. 17. Skóra odpadkowa na klej. 18. Siarka. 19. Towary żelazne i stalowe, osobno nie wymienione. 21. Żelazo surowe, sztabowe, fasonowe oraz odpadki żelaza. 22. Stopy żelaza. 23. Miedź. 24. Mosiądz i tombak. 25. Cynk. 26. Cyna i nikiel. 27. Maszyny. 28. Maszyny i narzędzia rolnicze. 29. Ołów i wyroby z ołowiu. 31. Drzewa farbiarskie i ich korzenie. 32. Papier i wyroby z papieru. 33. Guma, kauczuk i gutaperka. 34. Żywice. 35. Garbniki. 36. Korek i odpadki korku. 37. Bawełna, odpadki bawełny i kapok. 38. Włókna przędzalnicze konopiaste. 39. Przędze i tkaniny. 40. Rafja. 41. Szmaty. 42. Talk. 43. Asfalt. 44. Smoła naftowa. 45. Len. 46. Konopne odpadki przędzalnicze. 47. Azbest. 48. Farby ziemne. 49. Worki. 50. Makuchy. 51. Włókna i przędze kokosowe. 52. Oleje smołowe z węgla kamiennego. 53. Destylaty z olejów mineralnych. 55. Mąka rybna, mięsna, kostna i z krwi. 56. Odpadki ryżu.

Z portów węgierskich dunajowych: 101. Towary różnego rodzaju. 102. Zboże. 103. Nasiona strączkowe. 104. Słód. 105. Przetwory młynarskie. 106. Cebula jadalna. 107. Ogórki. 108. Miąż pomidorowy. 109. Papryka. 110. Nasiona. 111. Śliwki. 112. Owoce. 113. Krochmal. 114. Tytoń. 115. Tłuszcz wieprzowy. 116. Nasiona oleiste. 117. Mączka kostna. 119. Sorgo. 120. Zioła lecznicze. 121. Skóra garbowana. 122. Skóry i futra. 123. Klej. 124. Woda mineralna. 125. Wino. 128—133. Wyroby żelazne i stalowe. 134. Maszyny. 135. Maszyny i narzędzia rolnicze. 136. Żelazo sztabowe i fasonowe. 137. Przybory do nawierzchni kolejowej. 139. Wyroby gumowe. 140. Wełna owcza. 141. Konopie i odpadki konopi. 142. Wyroby z konopi. 143. Przędze i tkaniny. 144. Szmaty. 145. Potaż. 146. Mąka pastewna, otręby. 147. Mączka mięsna pastewna, mączka z krwi, nawóz z odpadków mięsa, mączka kostna pastewna. 148. Krochmal.

Przy ustalaniu wysokości stawek opłat przewozowych uwzględniano w/g twierdzenia „Allgemeiner Tarif - Anzeiger“ nietylko samą wysokość stawek na drogach do portów kon-

kurencyjnych, lecz również i różną wartość penge na Węgrzech i zagranicą oraz stosowane przez węgierski Bank Narodowy dla odnośnych walut taryfowych dopłaty, wynikające z różnicy kursu. Atrakcyjność nowej taryfy wzmaga przytem okoliczność, że złoty był przy jej ustalaniu liczony z ówczesną dopłatą 53%, którą w międzyczasie węgierski Bank Narodowy obniżył na 43%, a przy zakupnie przez siebie na 40%.

Według przykładów, poniżej zamieszczonych, które podaje „Allgemeiner Tarif-Anzeiger", z wyjątkiem niewielu artykułów jak ryż do Węgier, miąższ pomidorowy w eksporcie) stawki nowej staryfy w porównaniu z dotychczasowemi są znacznie niższe i wynoszą przykładowo 15-tonowe stawki:

Z Gdyni/Gdańska do Budapesztu za przebieg kolejowy do Bratislava:

	Dotychczasowa	Nowa
	15-t. stawka opłat przewozowych w halerzach czechosłowackich	
Towary różnego rodzaju	2530	2034
Ryż	1480	1792
Krochmal	1660	1297
Kawa	2270	1812
Tłuszcze rybne	2400	1777
Kakao	2580	2034
Owoce oleiste	1450	1203
Skóry surowe	1650	1356
Maszyny wszelkiego rodzaju	1970	1668
Ołów	1620	1272
Drzewo farbiarskie	2530	1871
Żywice	1820	1451
Bawełna	1450	1223
Pasze treściwe	1480	1346

Z Budapesztu (od Bratislavy) do Gdyni/Gdańska:

Towary różnego rodzaju	2700	2138
Zboże	1520	1440
Nasiona strączkowe	1430	1267
Miąższ z pomidorów	1810	2000
Suszone śliwki	2380	1223
Krochmal	1770	1559
Tytoń	2170	2158
Słód	1400	1366

Stawki te opłat przewozowych stosowane są bez względu na zamorskie pochodzenie towarów z wyjątkiem dowiezionych z egipskich, greckich, palestyńskich i tureckich portów morskich, na których przewóz mają zastosowanie tylko w wypadkach, gdy to wyraźnie jest przewidzianem w odnośnych taryfach artykułowych.

Zeszyt dla komunikacji między portami Gdynia/Gdańsk a austrjackiemi portami dunajowemi zawierać będzie stawki opłat przewozowych za przebieg kolejowy i w kierunku z portów austrjackich do Bratislava w halerzach czechosłowackich, zaś fracht rzeczny z portu Bratislava za przewóz Dunajem do Austrji w szylingach austrjackich. Co do wysokości będą te stawki zrównane ze stawkami konkurencyjnej taryfy między portami niemieckiemi przez Regensburg i Passau kolejami niemieckiemi i Dunajem a portami austrjackiemi na Dunaju.

Taryfy te będą zatem dawały możność najtańszego przewozu towarów między portami polskiego obszaru celnego a Węgrami i Austrją, dając temsamem korzystną podstawę do rozwinięcia akcji akwizycyjnej na rzecz naszych portów.

NOWA CZECHOSŁOWACKO - POLSKA TARYFA TOWAROWA PORTOWA. (Część II, Zeszyt 3.)

Dnia 1 lipca br. wchodzi w życie nowa taryfa czechosłowacko - polska towarowa portowa Część II. Zeszyt 3, zawierająca następujące taryfy artykułowe:

Nr. 12 na zboże, nasiona strączkowe i wyroby młynarskie, 19 na piwo i próżne beczki z piwa, 40 na owoce i przetwory owocowe, 41 na tłuszcze i oleje, 44 na pasze, 47 na owoce i nasiona oleiste, 113 na słód, 120 na spirytus oczyszczony, 121 na mączkę kostną i ze skór, 125 na cukier, 138 na warzywa, 148 na orzechy, 164 na chmiel, 221 na nawozy i surowce do ich wyrobu, 222 na ryby, 239 na ryż, 257 na mączkę rybią i mięsną. — Dotychczasowe taryfy artykułowe na te artykuły Część I taryfy przestają obowiązywać z końcem czerwca br.

Dalsze zeszyty 5 i 6 nie wyjdą przed wrześniem br.

Przy układzie stawek nowej taryfy miarodajne były względy, wymienione przez nas przy omówieniu poprzednich zeszytów, wskutek czego znaczna ilość stawek okazuje obniżki, zdarzają się jednak też i podrożenia, jak wynika z następującego zestawienia dotychczasowych i nowych stawek, a mianowicie:

zboże (t. art. 12)
do portów z Petrovice u Bohumina 15-t. stawka 1292 (dotychczas 1591)
z portów do Petrovice u Bohumina 10-t. stawka 1388 (dotychczas 1467)

mąka (t. art. 12)
do portów z Kojetin 15-t. stawka 1804 (dotychczas 2029)
z portów do Kojetin 10-t. stawka 1947 (dotychczas 2162)

otręby (t. art. 12)
do portów z Petrovice u Bohumina 10-t. stawka 1260 (dotychczas 1215)

owoce, z wyjątkiem południowych, świeże, w opakowaniu (t. art. 40)
do portów z Bratislava hl. nadr. 5-t. stawka 3516 (dotychczas 3516)
10-t. stawka 2851 (dotychczas 3227)
15-t. stawka 2851 (dotychczas 2981)
do portów z Kosice 5-t. stawka 3339 (dotychcz. 3303)
10-t. stawka 2952 (dotychczas 2801)
15-t. stawka 2952 (dotychczas 2525)

oleje i tłuszcze rybie, nieoczyszczone (t. art. 41)

z portów do Bohumina C. S. D. 5-t. stawka 2156 (dotychczas 2148)
10-t. stawka 2010 (dotychczas 2046)
15-t. stawka 2010 (dotychczas 1955)

oleje roślinne, również jadalne (t. art. 41)
z portów do Brno 5-t. stawka 2656 (dotychczas 2656)
10-t. stawka 2451 (dotychczas 2495)
15-t. stawka 2451 (dotychczas 2409)

makuchy z nasion oleistych (t. art. 44)
z portów i do portów do i z Berehovo 10-t. stawka 1472 (dotychczas 1928)
15-t. stawka 1472 (dotychczas 1645)

nasiona oleiste (t. art. 47)
z portów do Brno 10-t. stawka 1830 (dotychcz. 1998)
15-t. stawka 1830 (dotychczas 1911)

słód (t. art. 113)
do portów z Olomouc hl. nadr. 10-t. stawka 1490 (dotychczas 1495)
15-t. stawka 1420 (dotychczas 1422)

cukier (t. art. 125)
do portów z Breclaw 15-t. stawka 2582 (dotychczas 2582)

chmiel (t. art. 164)
do portów z Żatec 5-t. stawka 3718 (dotychcz. 3724)
10-t. stawka 3552 (dotychczas 3558)
15-t. stawka 3552 (dotychczas 3558)

śledzie i szproty świeże (t. art. 222)
z portów do Brno 5-t. stawka 2975 (dotychcz. 2649)
10-t. stawka 2468 (dotychczas 2088).

SPRAWY PODATKOWE

ZAPOBIEŻENIE PODWÓJNEMU OPODATKOWANIU W STOSUNKACH POLSKO - NIEMIECKICH.

Pomiędzy rządem polskim i niemieckim toczą się rokowania w sprawie zawarcia umowy o zapobieżeniu podwójnemu opodatkowaniu w dziedzinie podatków bezpośrednich.

Przedwstępne pertraktacje doprowadziły do tymczasowego uzgodnienia szeregu zasad przyszłej umowy.

Przedewszystkiem ustalono, że majątek nieruchomy oraz przychody od tego majątku podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, w którem znajduje się nieruchomość. Narówni z przychodem z majątku nieruchomego traktuje się przychód z wierzytelności hipotecznych.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe oraz dochody z tych przedsiębiorstw podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, na którego obszarze przedsiębiorstwo posiada swój zakład.

Gdy przedsiębiorstwo posiada zakłady w obu państwach, każde z państw pobiera podatki od tej części dochodu, która została osiągnięta przez działalność zakładów znajdujących się na jego obszarze.

Skup zawodowy, uprawiany na obszarze Polski przez osoby przyjeżdżające z Niemiec, nie podlega w Polsce podatkowi przemysłowemu.

Przychody z wykonywania przedsiębiorstw żeglugi morskiej i powietrznej podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, w którem znajduje się ich faktyczne kierownictwo.

Przychody z pracy, nie wyłączając przychodów z wolnych zawodów, podlegają opodatkowaniu tylko w tem państwie, na obszarze którego wykonywana jest osobista działalność, z której pochodzi dany dochód.

Wykonywanie wolnego zawodu w jednem z państw ma miejsce tylko wtedy, gdy działalność zawodowa ma w tem państwie stały ośrodek.

Dochody z pensyj, zaopatrzeń emerytalnych, płac i innych uposażeń, wypłacanych z kas publicznych związków terytorjalnych, podlegają opodatkowaniu w tem państwie, na obszarze którego znajduje się dłużniczy związek terytorjalny.

Przychody z ruchomego majątku w kapitałach podlegają opodatkowaniu w tem państwie, w którem podatnik ma miejsce zamieszkania. Nie dotyczy to dochodów z kapitałów hipotecznie zabezpieczonych.

Inne rodzaje majątków i przychodów oraz dochodów podlegają opodatkowaniu w tem państwie, na obszarze którego podatnik ma miejsce zamieszkania.

Zasady te Ministerstwo Skarbu w specjalnym okólniku poleciło stosować przy opodatkowaniu obywateli oraz osób prawnych polskich i niemieckich za lata podatkowe od r. 1935 począwszy. W odniesieniu do osób, które nie posiadają obywatelstwa polskiego lub niemieckiego, a podlegają opodatkowaniu w obydwu państwach, zasady te mogą być stosowane tylko po porozumieniu się naczelnych władz skarbowych obu państw w każdym konkretnym wypadku.

PODATEK OD LOKALI PRZEMYSŁOWYCH I HANDLOWYCH POŁĄCZONYCH Z MIESZKANIEM.

W Dzienniku Ustaw Nr. 33 ogłoszone zostało rozporządzenie wykonawcze do ustawy o podatku lokalowym. Rozporządzenie to wyjaśnia, że wolne są od podatku lokalowego lokale, zajęte przez zakłady przemysłowe, wymienione w załaczniku do art. 25 ust. o pod. przem. Część II i C. Jeżeli zakład przemysłowy zajmuje część lokalu, a druga część tego samego lokalu jest zajęta na mieszkanie,

wówczas opodatkowuje się tylko część mieszkalną.

O ile ta część jest dwuizbowa, wówczas cały lokal wolny jest od podatku.

Jeżeli część lokalu zajęta jest na zakład handlowy, a część na mieszkanie, wówczas podatkowi podlega cały lokal.

Zgodnie z rozporządzeniem, osobami, zajmującemi lokal są nietylko osoby mieszkające, prowadzące przedsiębiorstwo itp. ale również i te osoby, które lokal wynajęły, lub pozostawiły do własnego użytku.

Przez faktyczne komorne rozumie się komorne, które najemca obowiązany jest płacić właścicielowi domu. Jeśli lokator zobowiązał się jeszcze do innych świadczeń jednorazowych lub powtarzających się, to do sumy komornego dolicza się wartość tych świadczeń. Podstawę wymiaru ustala się na dwa lata.

SPRAWA REFORMY ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH.

W ramach 2-dniowego Zjazdu Izb Przemysłowo Handlowych w Łodzi odbyło się posiedzenie Międzyizbowej Komisji Skarbowej, które w pierwszym rzędzie poświęcone było rozważeniu sprawy zasadniczej reformy świadectw przemysłowych. Komisja szczegółowo zanalizowała wszystkie nastręczające się w tej mierze projekty, idące w kierunku rekonstrukcji obecnie obowiązującej taryfy świadectw, uznała jednak iż nie realizują one zasadniczego a od lat podnoszonego postulatu sfer gospodarczych, stwierdzającego, iż świadectwa przemysłowe są instytucją przestarzałą i niedającą rękojmi racjonalnego i równomiernego rozłożenia opodatkowania.

W łączności z tem Międzyizbowa Komisja Skarbowa m. in. wypowiedziała się przeciwko reformowaniu taryfy świadectw w kierunku uzależnienia ich ceny od tak spornej i niedoskonałej instytucji, jaką stanowią normy t. zw. średniej dochodowości, gdyż skomplikowałoby to nadmiernie technikę wymiarową i nie przyniosłoby pożądanego uproszczenia w dziedzinie świadectw. W konkluzji Międzyizbowa Komisja Skarbowa stwierdziła, iż najwłaściwszem rozwiązaniem sprawy byłoby zupełne uchylenie świadectw przemysłowych, licząc się jednak z potrzebami budżetowemi, Komisja uznała, iż należałoby w drodze bezpośredniej wymienić z Ministerstwem Skarbu wyjaśnić, jak zapewnić Skarbowi odpowiedni ekwiwalent z powodu uchylenia świadectw, uwzględniając z drugiej strony nową strukturę wpływów w zakresie podatku przemysłowego, wynikającą ze zmian wprowadzonych dekretem Prezydenta R. P. ze stycznia br. (Dz. U. R. P. Nr. 3).

Celem gruntownego wyświetlenia sprawy owego ekwiwalentu postanowiono ponadto w łączności z projektowanem odbyciem konferencji z Ministerstwem Skarbu zwołać na terenie Związku Izb posiedzenie z czołowemi organizacjami gospodarczemi, co zezwolić winnoby na ostateczną konkretyzację, pod jakiemi warunkami możnaby zrealizować myśl całkowitego zniesienia świadectw na zasadach uwzględniających obecne potrzeby budżetowe i z drugiej strony odpowiadających kardynalnemu postulatowi sfer gospodarczych, iż w grę wchodzący ekwiwalent bezwarunkowo nie powinien wpłynąć na wzrost obciążenia podatkowego ponad dotychczasową jego wysokość.

Licząc się z drugiej strony, iż w okresie przejściowym w najwydatniejszej mierze złagodzić należy wadliwości obowiązującej taryfy świadectw przemysłowych tak, aby nie stanowiły one hamulca dla akcji czynników rządowych, w zakresie zwalczania bezrobocia, Międzyizbowa Komisja Skarbowa uznała pilną potrzebę zrealizowania w roku bież. specjalnych ulg wyjątkowego charakteru. — Ulgi owe polegać winny na zezwoleniu ogółowi przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych na zatrudnienie do końca bieżącego roku dowolnej ilości robotników względnie pracowników bez obowiązku wykupna świadectwa wyższej kategorji ponad normę właściwego świadectwa, które stosownie do przepisów ustawy oraz okólników ministerjalnych obowiązywało je na dzień 15 czerwca br.

Nadmienić należy, iż dzięki uwzględnieniu owego postalatu zwiększyć mogłyby stan załogi robotniczej nietylko przedsiębiorstwa przemysłowe, lecz odpadłaby również przeszkoda, uwarunkowana obecną konstrukcją taryfy a odstręczająca przedsiębiorstwa handlowe od angażowania dodatkowego personelu pomocniczego.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

EKONOMICZNE ZNACZENIE SPOŻYCIA TANICH RYB MORSKICH A ROZWÓJ SMAŻARNICTWA.

Niezwykle powolny u nas rozwój smażarnictwa ryb morskich dowodzi słabego jeszcze uświadomienia ekonomicznej strony racjonalnego i systematycznego spożywania ryb morskich. Również domowe spożycie ryb morskich zostawia wiele do życzenia. Spożycie ryby na głowę ludności pozostaje bardzo małe: stoi to w związku z niedocieraniem ryby morskiej w stanie świeżym wgłąb kraju. Wszak tylko tania i świeża ryba o wysokiej wartości odżywczej, conajmniej równorzęd-

na rybom wód słodkowodnych, może i co do poziomu cen i co do masy połowów wywrzeć kardynalny wpływ dodatni na ekonomikę odżywiania społecznego.

W krajach konsumujących dużo mięsa, jak w Anglji, w Niemczech, smażarnictwo ryb morskich rozwinęło się zwłaszcza w Anglji nadzwyczajnie i jadłodajnie rybne spełniają już od lat dziesiątków szczytną społeczną rolę zapewnienia taniego i wysokowartościowego pożywienia dla najróżnorodniejszych środowisk pracy. Jak przewidywać należało rozwój tych jadłodajni mających za główną specjalność ryby morskie smażone, podawane z ziemniakami, w niczem nie poderwał ani spożycia mięsa, ani też zapotrzebowania na ryby słodkowodne. Sprawie tej domniemanej konkurencji poświęciliśmy już nieco miejsca w Biuletynie (rocznik 1935: „Czy ryba morska stanowi konkurencję dla mięsa, ryby rzecznej, jeziornej i stawowej I Nr. 18 i II Nr. 22)", obecnie zaznaczymy tylko, że w konkurencji kosztów produkcji, zachodzącej pomiędzy **poszczególnemi krajami** na rynku światowym, oczywiście kraje konsumujące więcej ryby są w znacznie lepszem położeniu aniżeli kraje jedzące mięso a w biedniejszych warstwach ludności skąpo okraszające ziemniaki drogą w detalu słoniną.

Poniższe porównanie kosztów mięsa i ryby „od producenta do konsumenta" ujawnia najlepiej olbrzymią przewagę ekonomiczną ryby morskiej nad mięsem. Porównanie dotyczy również ryby słodkowodnej, jednakże w znacznie mniejszym stopniu, gdyż dla pewnych przyczyn, nad któremi tu nie będziemy się zatrzymywali, ryba ta ma handlowe znaczenie „specjału" przyrównywanego conajmniej do mięsa i dlatego jako społeczny czynnik ekonomiczny znacznej roli nie odgrywa.

Różnica kosztów ryby morskiej i mięsa dla konsumenta polega zasadniczo na składzie łańcucha czynności przygotowawczych do konsumcji, jak ubój, wyrąb i podział dla drobniejszych konsumentów większej sztuki. Czynności te, połączone jeszcze z pośrednictwem, ogromnie podrażają mięso i nie obciążają wcale ryby morskiej, dostarczanej na rynek masowo, o ile konsument kupuje conajmniej jedną całą sztukę ryby, co zazwyczaj zachodzi.

Porównanie wygląda tak:

Manipulacje, połączone z pośrednictwem:

Mięso	Ryba morska
1. Ubój	1. Brak
2. Wyrób łączący się z	2. Brak
3. Podziałem pośredniczym części większych sztuk między konsumentów.	3. Brak

W przeciwieństwie więc do mięsa ryba unika łańcucha czynności przygotowawczych połączonych z pośrednictwem i trafia w ręce konsumenta w stanie w jakim została wyjęta z sieci lub zdjęta z haczyka. Mimowoli nasuwa się porównanie równoległe chleba z ziemniakiem, gdzie ten ostatni również jest wolny od czynności wstępnych, i to dla ziarna-mąki-chleba bardzo poważnych, jednak podczas gdy ziemniak ustępuje pieczywu znacznie, ryba jest produktem względem mięsa prawie całkowicie równorzędnym.

Taniość więc ryby morskiej, tłumacząca się brakiem czynności wstępnych, połączonych z pośrednictwem w drodze do konsumenta, jak i masowością połowów, nie ma odpowiednika w niższej wartości nabytego towaru i kupując rybę tanią i świeżą konsument ogromnie zyskuje.

Na czem jednakże polega słabość popytu na ryby morskie, wstrzemięźliwość spożywcy względem tak posilnego i taniego artykułu spożywczego?

Przedewszystkiem w procesie transportu i sprzedaży ryba posiada jedną wadę, odróżniającą ją zasadniczo od świeżo ubitej sztuki mięsa. Psuje się ona bowiem w nieodpowiednich warunkach już od chwili połowu. Powstaje ryzyko zepsucia się do chwili sprzedaży, co ogromnie przedraża cenę detaliczną ryby morskiej, która mogłaby być **jeszcze** znacznie niższa.

Ta jedna wada, która nie jest wadą konieczną, jednakże występująca jako groźne niebezpieczeństwo dla sprzedawcy i dla konsumenta niweczy wszystkie zalety wyżej wymienione względem mięsa, hamując handel rybą morską na dalszą odległość latem i ograniczając jej spożycie w dalej od morza położonych miejscowościach nawet przez rok cały.

Racjonalne traktowanie ryby po połowach, przepisowy transport, higjeniczna i prawidłowa organizacja sprzedaży, jak również uświadomienie konsumenta, który winien znać wartość świeżej ryby i nigdy nie zadawalniać się niepełną świeżością przyczynić się mogą ogromnie do spadku cen pośrednictwa rynkowego, oraz zniknięcia z rynku ryby niezupełnie świeżej.

Drugim, i nawet prędszym i skuteczniejszym środkiem usunięcia tej wady, działającej niemal prohibicyjnie na spożycie w całem państwie w większych ilościach świeżych ryb morskich, — zaprowadzenie smażarnictwa, tak rozwiniętego już w innych krajach Europy.

Smażarnia ryb — czyli jadłodajnia rybna wydająca smażoną rybę przeważnie w dom, wzgl. restauracja rybna, — to stały odbiorca ryby morskiej, mający stałą klientelę i szacujący zgóry potrzebną jemu ilość ryby.

Smażarnia odpowiednio postawiona zapewnia sobie dostawę ryby jaknajświeższej, nadchodzącej w jaknajmniejszych odstępach czasu, odpowiednio przechowuje rybę przed spożyciem, odpowiednio ją smaży.

Smażenie ryb, wymagające dużego żaru, pozwala przy zastosowaniu specjalnych kuchen użyć oleje i tłuszcze zapewniające doprowadzenie ryby do najlepszego dla konsumpcji stanu, podczas gdy zwykłe domowe smażenie wymaga zastosowania droższych tłuszczów i olejów, gdyż tańsze odpowiednio się nie wysmażają i mimo to wynik smażenia jest gorszy. Jak wykazuje rozwój smażarnictwa w Anglji, prowadzi ono do znakomitego zwiększenia konsumpcji kartofli, co jeszcze rozszerza ich społeczno - ekonomiczne znaczenie. Tych smażarń jest w Anglji kilkadziesiąt tysięcy i dziewięć dziesiątych ich produkcji zabierają gospodynie angielskie do spożycia w domu.

Oceńmy ekonomiczne znaczenie smażarni dla naszych ośrodków fabrycznych: zamiast skąpej okrasy płaconej niewspółmiernie drogo przez robotnika, — z dużą ilością ziemniaków, oszczędzający na jedzeniu robotnik z rodziną może mieć normalne wyżywienie w postaci usmażonej, przepojonej wysmażonym tłuszczem ryby z odpowiednio zaprawionemi ziemniakami. Spożywający więcej mięsa robotnik otrzyma równocześnie najwłaściwszą odmianę dla jednostronnego pożywienia mięsnego, zaprowadzając jednocześnie dużą oszczędność. Gospodyni oszczędzi dużo czasu i pracy.

Smażarnictwo ryb morskich, należycie postawione, posiada olbrzymie propagandowe znaczenie dla spożycia tych ryb, mogąc przedewszystkiem dać rybę tańszą, świeższą i lepiej usmażoną niż u konsumenta prywatnego. Dlatego bez smażarni ryb morskich w większych ośrodkach konsumpcji nie utorujemy drogi do konsumenta dla ryby morskiej. Dodać należy, że bojową specjalnością smażarnictwa jest dorsz — ten sam dorsz, który najmniej umiejętnie jest wykorzystywany przez konsumenta i najmniej umiejętnie w prywatnem życiu smażony. Rozwój smażarnictwa natomiast utoruje drogę do smaku konsumenta — przedewszystkiem dorszowi — a wiemy co to znaczy, jakie to otwiera perspektywy dla naszego rybołówstwa przybrzeżnego, dalekomorskiego bałtyckiego, i. nawet dalekomorskiego pozabałtyckiego. Więc dorsz, dorsz ze smażarni stanowi klucz naszego problemu podniesienia konsumpcji ryb morskich w Rzeczypospolitej. KIT.

— KRONIKA

— POCZĄTEK TEGOROCZNEGO SEZONU MATJESÓW SZKOCKICH cechuje bardzo mała ilość śledzi dużych t. zw. large (w Gdyni na 920 beczek tylko 20 beczek large), a śledzie te stosownie do taryfy celnej opłacają cło ulgowe tj. 8,— zł zamiast 12,— zł za dwie małe beczki). Tak samo nieco mniejsze od „large" śledzie, tak zwane „selected", w stosunku do tego gatunku śledzi w roku ubiegłym są mniejsze i bardzo mało tych śledzi można podciągnąć pod cło ulgowe (może być tylko do 60 sztuk śledzi na 10 kg. Przy cleniu w Gdyni śledzie gatunku „selected" przeważnie przekraczały 60 sztuk na 10 kg (przeciętnie 63 sztuk na 10 kg) czyli nie skorzystały z ulgi. Podobno tylko w Gdańsku śledzie „selected" były bardziej oględne na cło i niechętnie przekraczały 60 sztuk na 10 kg. Wartoby porównać ile śledzi z gatunku „selected" (t. zn. ile beczek) otrzymało ulgę celną w Gdańsku, a ile w Gdyni. Trzeci gatunek śledzi jeszcze mniejszych t. zw. „medium" nie podpada pod ulgę celną.

Z ogólnej ilości 920 półbeczek, które otrzymała Gdynia było: 20 „large", 625 selected i 275 medium. Towar otrzymały tylko dwie firmy importowe: Bankier i Bikowski. Większość śledzi stornowayskich — to marki: Duncan Mac Iver oraz A. Wood.

Jeśli chodzi o ceny to za pierwsze matjesy żądał Gdańsk cen spekulacyjnych: 115,— zł za large, 105,— zł za selected i 95,— zł za medium za dwie połówki. Cena ta spadła z chwilą otrzymania śledzi przez Gdynię i utrzymała się na wysokości: 108,— zł, 98,— zł i 88,— zł. czyli na poziomie cen zeszłorocznych.

Wraz z pierwszemi śledziami przyszły pierwsze trudności dewizowe i okazało się, że firmy gdańskie szybciej dały sobie z niemi radę od importerów śledzi w Gdyni. Przy artykule szybko psującym się, jakim są matjesy szkockie sprawa ta ma decydujące znaczenie. Od sprawności załatwiania formalności dewizowych w Gdyni, zależeć będzie dalszy rozwój lub upadek stworzonego z dużym trudem ośrodka importu śledzi w porcie rybackim.

Śledzie szkockie zwykłe (nie matjesy) spodziewane są w Gdyni z końcem czerwca.

(Komunikat Portu Rybackiego).

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materjałów:

1) oleju lnianego;
2) płótna: brezentowe do krycia dachów wagonowych i tapicerskie II gatunku (rzadkie);
3) plomb ołowianych;
4) mioteł brzozowych;
5) czyściwa bawełnianego;
6) farby olejnej ciemno - szarej:
7) gwoździ różnych;
8) elektroinstalacyjnego materjału do prądu silnego.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 26. 6. 36 2) 26. 6. 36. 3) 30. 6. 36.
4) 3. 7. 36. 5) 7. 7. 36. 6) 10. 7. 36.
7) 17. 7. 36. 8) 21. 7. 36.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim Nr. 123 z dnia 27 maja 1936 roku.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	6. 7.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	8. 7.
s/s CAPELLA*	13. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	15. 7.
—		**Turku, Helsinki, Viipuri 2) Mäntyluoto, Wasa, Kemi** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s MARTHA RUSS I	17. 7.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s COLOMBIE*	15. 7.	**Leningrad**	s/s COLOMBIE*	9. 7.
s/s MARRAKECH*	27. 7.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH	23. 7.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	6. 7.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	8. 7.
s/s CAPELLA*	13. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	15. 7.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA s/s KODUMAA	8. 7. 22. 7.
		Tallinn		
s/s MAGNUS	12. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	13. 7.
s/s SKJOELD	26. 7	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	27. 7.
		ŁOTWA		
s/s MINOS* lub subst.	6. 7.	**Ryga**	s/s MINOS*	6. 7.
(via Bremen)		*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*		
s/s HERO* lub subst.	13. 7.	co tydzień	s/s HERO* lub subst.	13. 7.
		Ryga		
s/s MAGNUS	12. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	13. 7.
s/s SKJOELD	26. 7	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	27. 7.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	5. 7. 19. 7.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	8. 7. 22. 7.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	5. 7. 19. 7.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	8. 7. 22. 7.
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	4/6. 7.
s/s MARIEHOLM*	13. 7.	co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	13. 7.
s/s MAGNUS	12. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	13. 7.
s/s SKJOELD	26. 7.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	27. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	11. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s TORA	14. 7.
	25. 7.	co 14 dni		28. 7.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	4. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	4/6. 7.
s/s MARIEHOLM*	13. 7.	co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	13. 7.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	6. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	7. 7.
	20. 7.	co 2 tygodnie		20/21. 7.
s/s BLENDA	13. 7.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	1. 7.
	27. 7.	co 2 tygodnie		15. 7.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG	6. 7.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s LUDWIG	6. 7.
s/s EGON	13. 7.	co tydzień	s/s EGON	13. 7.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s WILH. RUSS	4. 7.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s WILH. RUSS	4. 7.
s/s HINRICH	7. 7.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s HINRICH	7. 7.
s/s TCZEW	11. 7.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	11. 7.
s/s VICTOR	14. 7.	2 razy w tygodniu	s/s VICTOR	14. 7.
		Bremen		
s/s MINOS*	6. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS* lub subst. via Ryga	6. 7.
s/s HERO*	13. 7.	co tydzień	s/s HERO* lub subst.	13. 7.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	8. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	9. 7.
	15. 7.	co tydzień		16. 7.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska)	s/s COLOMBIE*	15. 7.
		co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH*	27. 7.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	13. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	13. 7.
	27. 7.	co 2 tygodnie		27. 7.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	29. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BALZAC	6. 7.
m/s BALZAC	6. 7.	co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA	13. 7.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	14. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	6. 7.
		co 2—3 tygodnie	s/s URSA	21. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	5. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	9. 7.
s/s LECH*	12. 7.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	16. 7.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	5. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	9. 7.
s/s LUBLIN*	12. 7.	co tydzień	s/s LUBLIN*	16. 7.
		Manchester/Liverpool		
s/s TAARNHOLM	10. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s TAARNHOLM	10. 7.
s/s HAGUE lub lubst.	11. 7.	co 1—2 tygodnie	s/s HAGUE lub subst.	11. 7.
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
—		co tydzień	—	
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR lub subst.	22. 7.	co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	22. 7.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s HEBE lub subst.	8. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HEBE lub subst.	8. 7.
s/s MEROPE lub subst.	15. 7.	co tydzień	s/s MEROPE lub subst.	15. 7.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	7. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	8. 7.
s/s PUCK	14. 7.	co tydzień	s/s PUCK	15. 7.
s/s DIANA lub subst.	6. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* 1—2 razy w tygodniu	s/s DIANA lub subst.	6. 7.
s/s ANDROMEDA lub subst.	13. 7.		s/s ANDROMEDA lub subst.	13. 7.
s/s BUSSARD	9. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	9. 7.
s/s BUTT	20. 7.	co 10—11 dni	s/s BUTT	20. 7.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	9. 7.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	9. 7.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	7. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	8. 7.
s/s ŚLĄSK*	14. 7.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	15. 7.
s/s BUSSARD	9. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	9. 7.
s/s BUTT	20. 7.	co 10—11 dni	s/s BUTT	20. 7.
—		*(Rummel & Burton)*	STATEK	8. 7.
		co 3 tygodnie	STATEK	29. 7.
s/s JÄRVAMAA	5. 7.	**Antwerpja**		
s/s KODUMAA	19. 7.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	14. 7.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	3. 7.
	28. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		17. 7.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	9. 7. 23. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	15. 7. 27. 7.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	12. 7. 26. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	13. 7. 27. 7.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	18. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	18. 7.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
—		*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s GALLIA	ok. 15. 7.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
m/s MAROCCO m/s TUNIS	13. 7. 30. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND m/s HEMLAND m/s VINGALAND	6. 7. 1. 8. 6. 8.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VIKINGLAND m/s ERLAND m/s NORDLAND	6. 7. 16. 7. 27. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	STATEK STATEK	8. 7. 29. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
m/s LEWANT s/s SARMACJA	20/21. 7. 17/18. 8.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT	21. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)	s/s MINNEQUA*	9. 7.
s/s SCANMAIL*	12. 7.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANSTATES*	14. 7.
s/s SCANYORK*	18. 7.	co tydzień	s/s SCANMAIL*	26. 7.
s/s SCANPENN*	1. 8.		s/s SCANYORK	28. 7.
		New York — Halifax		
m/s BATORY*	10. 7.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s BATORY*	22. 7.
m/s PIŁSUDSKI*	17. 7.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	11. 8.
m/s BATORY*	13. 8.		m/s BATORY*	25. 8.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	18. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	18. 7.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s SUECIA	5. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s SAN FRANCISKO	13. 7.
m/s SANTOS	26. 7.	co 3 tygodnie	m/s SANTOS	5. 8.
s/s BORE VIII	15. 7.			
s/s NAVIGATOR	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s MERCATOR	18/19. 7.
s/s HERAKLES	12. 8.	co 2 tygodnie		
m/s VALPARAISO	15. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
s/s PUŁASKI	23. 8. 25. 10.	co 6 tygodni	s/s PUŁASKI	2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	22. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	s/s THESEUS	18. 7.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s MEDON	8. 8.
—		co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	29. 8.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s UDDEHOLM	13. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TORTUGAS	18. 7.
m/s TORONTO	24. 7.	co 3—10 dni na wejściu		
m/s RAGNHILSHOLM	3. 8.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
s/s KARPFANGER	8. 8.	co 2--4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

5 lipca:

m/s SUECIA lin. z portów południowo-amerykańskich, tylko dla wyładowania, PAM.

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pasażerów i wyładowania, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.

s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokrętowania pasażerów i wyładowania, Polbrit.

s/s JÄRVAMAA lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania do Tallinna, Rothert & Kilaczycki.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s VIKSTEN ze złomem, Rummel & Burton.

6 lipca:

m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Polska—Lewant.

m/s BALZAC lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s JAEDEREN lin. zach.-norweska tylko dla ładowania, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s LUDWIG lin. z portów zach.-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s DIANA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s OLIMPIA po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s GERTRUD po węgiel, Behnke & Sieg.

m/s VERTROUWEN po drzewo do Holandji, Bergenske

s/s ROBERT po węgiel, PAM.

s/s VESTANVIK po węgiel, PAM.

7 lipca:

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Londynu, Pol. Zj. Korp. Bałt.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Hull, Polbrit.

s/s HINRICH lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

8 lipca:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania. Reinhold.

s/s HEBE lin. lub subst.. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s WISŁA po węgiel, Rummel & Burton.

9 lipca:

s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich tylko dla ładowania do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.

s/s COLOMBIE lin. z Havre, po pasażerów i ład. do Leningradu, PAM.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Leneczat.

s/s EUDORA z owocami, Rummel & Burton.

s/s LOUIS MERCIER z fosfatami, PAM.

10 lipca:

m/s BATORY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia-Ameryka L. Żegl.

s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s HOLMELEA po drzewo, PAM.

11 lipca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s TORA lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

12 lipca:

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, American Scantic Line.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokrętowania pasażerów i wyładowania, Polbrit.

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, również do Kłajpedy, Rygi i Tallinna, Reinhold.

s/s THESUES, Polska Agencja Morska.

13 lipca:

m/s MAROCCO lin. z portów zach. śródziemnomorskich dla wyładowania, Reinhold.

m/s SAN FRANCISCO lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.

m/s UDDEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.

m/s BATAVIA lin. wsch. norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s ANDROMEDA lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s MARIEHOLM z portów wschodnio - szwedzkich i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s HERO lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.

s/s EGON lin. zach. szwedzka, dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

14 lipca:

s/s WARSZAWA lin. z Havre po pasażerów i ładunek, Polbrit.

s/s SCANSTATES lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.

s/s LECH, lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Londynu, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Hull, Polbrit.

s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio - norweskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s VICTOR lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

15 lipca:

s/s BORE VIII lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.

s/s COLOMBIE lin. z Leningradu dla wyokręt. i wyładowania po pasażerów i ładunek do Havre via Kopenhaga, PAM.

s/s GALLIA lin. po ładunek do portów zach. śródziemnomorskich. Bergenske.

s/s MEROPE lub subst., lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s BROMPTON MANOR po drzewo, PAM.

Czy Gdynia ma szanse stać się ośrodkiem handlu towarami kolonjalnemi?

Niejednokrotnie na łamach naszego Biuletynu poruszaliśmy sprawę możliwości rozwoju handlu towarami kolonjalnemi w naszym porcie. Opierając się na przykładach, istniejących w licznych portach zagranicznych, stwierdzić nam wypada, że właśnie te porty niemal wszędzie stawały się ośrodkiem tego handlu, sięgając wpływami swemi nietylko najbliższego zaplecza, lecz również innych krajów, gospodarczo ku nim ciążących. Słusznie wydawaćby się mogło, że Gdynia jako jedyny port polski nietylko stanie się tym ośrodkiem dla całego kraju, lecz również będzie mogła wykorzystać swe położenie geograficzne w stosunku do innych państw pozbawionych bezpośredniego dostępu do morza.

Niestety stwierdzić nam wypada, że rozwój portu gdyńskiego pod tym względem nie daje spodziewanych wyników a nawet pod względem handlu tranzytowego obserwujemy pewien ruch wsteczny.

Badając przyczyny tego zjawiska, dochodzimy do wniosku, że główną przyczyną niezadawalającego stanu rzeczy jest niewłaściwa praktyka w podziale kontyngentów przywozowych. Zdajemy sobie dokładnie sprawę z tego, że stan tak naszego bilansu handlowego, jak i bilansu płatniczego oraz polityki w dziedzinie wymiany handlowej z krajami, eksportującemi do nas towary kolonjalne, nie pozwalają narazie na podniesienie ogólnych ilości importu towarów kolonjalnych; wobec tego jednak powstaje tem większa konieczność, aby sam podział ilości towarów importowanych był należycie dokonany i to w ten sposób, aby nie mogły zaistnieć okoliczności sprzyjające podrożeniu towarów importowanych, zawsze ze szkodą dla konsumenta krajowego.

Chodzi więc przedewszystkiem o to, żeby przy podziale kontyngentów uwzględniane były zapotrzebowania takich firm, które dają największą gwarancję solidnej obsługi rynku, oraz żeby przydziały te odpowiadały rozmiarom firm i ich zasobów kapitałowych. Jest rzeczą oczywistą, że niedostateczny przydział towaru wielkiej firmie powoduje zwyżkę ceny artykułu ze względu na obliczone na większe obroty koszty generalne. Z drugiej strony spotykamy się ze zjawiskiem anormalnem przydziału nieraz wysokich kontyngentów firmom zupełnie drobnym, nieposiadającym ani kapitału ani odpowiedniego aparatu manipulacyjnego i rozdzielczego, które ciągną niczem nieusprawiedliwione zyski z tytułu odstępowania swych przydziałów firmom większym, które mają zapotrzebowanie na większe ilości towarów, niż te, które im zostały przydzielone. Jasną jest rzeczą, że mamy tu do czynienia ze zjawiskiem gospodarczo szkodliwem, zresztą oficjalnie przez władze zakazanem, a jednak, jak wiemy dobrze, praktykowanem na szeroką skalę.

Z wywodów powyższych wynika z całą dobitnością, że tak długo, jak się nie wstąpi na drogę racjonalnego podziału kontyngentów przywozow. nie będziemy mieli szans do normalnego rozwoju handlu towarami kolonjalnemi wogóle, a w porcie naszym w szczególności. Anomalja, obserwowane w tym zakresie są przyczyną rozmaitych komentarzy na temat powstawania firm drobnych, a jednak otrzymujących poważne przydziały, komentarzy oczywiście szkodliwych tak z punktu widzenia ogólno-państwowego, jak i z punktu widzenia kształtowania się stosunków w zakresie czysto gospodarczym.

Walka z niczem nieusprawiedliwionem nowem ogniwem drogiego pośrednictwa, do tego jeszcze w formie zamaskowanej, powinna przyczynić się do uzdrowienia stosunków w dziedzinie handlu towarami importowanemi.

Kronika

KONTYNGENTY PRZYWOZOWE NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Zostały sporządzone listy kontyngentów na towary zagraniczne, które do dnia 13, V. br. były wolne do przywozu, a mianowicie na przywóz towarów z Anglji i Belgji.

Lista kontyngentów angielskich obejmuje następujące główniejsze towary kolonjalne spożywcze oraz ryby: ryż wyłuszczony, (polerowany) grzyby jadalne, Herva mate w opakowaniu, anyż, kmin, holender, koper, czarnuszka, używane w lecznictwie rośliny i ich części, śledzie, sardele, szproty, wszystko solone, ikrę z ryb (mleczko) wszystko nieprzerobione, miód pszczelny naturalny.

Lista belgijska obejmuje: grzyby jadalne. Herva mate, używane w lecznictwie rośliny i ich części, śledzie solone, szproty oraz sardele.

Pozatem listy powyższe obejmują bardzo dużo towarów z innych branż.

ZWYŻKA CEN CYTRYN.

Według otrzymanych informacyj z zagranicy, ceny na cytryny znacznie zwyżkowały. Eksporterzy włoscy żądają za 1 skrzynię cytryn wagi około 35 kg. 100 lirów fob port załadowania, a przy skombinowaniu załadowania cytryn syryjskich żądają specjalnej dopłaty w wysokości dolarów 2,25.

Przyczyną tego jest mała podaż owocu, oraz duże zapotrzebowanie na ten artykuł. Pomimo zwyżki cen w pierwszej dekadzie lipca nadejść ma do Gdyni większy transport cytryn syryjskich. Importerzy oczekują nadejścia około 15 tysięcy skrzyń tego artykułu. Kontyngent przywozowy na nadejść mający transport został podzielony na posiedzeniu w Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 25 czerwca.

POMARAŃCZE AMERYKAŃSKIE W GDYNI.

Dnia 22 czerwca nadszedł do Gdyni m/s „Wishington Express“ zapowiedziany transport pomarańcz kalifornijskich. Ogółem nadeszło około 16 tysięcy skrzyń pomarańcz o wadze brutto około 35 kg. w skrzynkach. — Towar jest przeznaczony przeważnie dla importerów z poza Gdyni tj. warszawskich i katowickich. Będzie on jednak sprzedany na aukcjach gdyńskich. Narazie brak jest jeszcze pozwoleń przywozu na ten artykuł. Z uwagi na okres konsumcji truskawek, zainteresowani importerzy nie spieszą się nawet z uzyskaniem pozwolenia przywozu na ten artykuł.

OSTATNIE POMARAŃCZE HISZPAŃSKIE.

Dnia 26. 6. nadszedł do Gdyni s/s statkiem „Scania“ ostatni w tym sezonie transport pomarańcz hiszpańskich w ilości 5.000 skrzyń. Towar został złożony w chłodni i jest własnością przeważnie firm importowych w Gdyni oraz w Katowicach.

NOWA PAKOWNIA HERBATY W GDYNI.

W magazynie Urzędu Morskiego przy ul. Polskiej została urządzona przez firmę — „PIUP“ Sp. z o. o. w Gdyni nowoczesna pakownia herbaty. Koszt zainstalowanej maszyny automatycznej wynosi około 71,000 zł. Maszyna pochodzi z firmy Fr. Hesser, Maschinenfabrik — Aktiengeselschaft, Stuttgart — Cannstat, tj. z najstarszej specjalnej fabryki dla wyrobu automatycznych maszyn do pakowania i jest typu T. P. I. Maszyna posiada automatyczny samodzielny aparat do rozpakowywania skrzyń z luźną herbatą. Zapomocą tej maszyny można robić paczki herbaty od 10 — 30 gramm, gdyż posiada ona samodzielne i specjalne wagi. Wykonuje ona na minutę 35 — 30 paczek zależnie od grubości i rodzaju herbaty.

Pomimo wysokich kosztów, połączonych z zainstalowaniem tej maszyny w porcie, przedsiębiorstwo z uwagi na małe kontyngenty przywozowe, jakie otrzymuje na herbatę, nie może jednak jej uruchomić.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Sytuacja na rynku owocowym o ile chodzi o pomarańcze uległa w ostatnich dwu tygodniach pogorszeniu. Z uwagi na okres konsumcji owoców świeżych jak: truskawek, czereśni i poziomek, popyt na pomarańcze bardzo słaby. Jedynym poważniejszym artykułem tranzakcyjnym są cytryny. Popyt na ten artykuł bardzo duży — ceny zwyżkowały w stosunku do cen w pierwszej połowie miesiąca o 80 — 100 proc. Podczas, gdy w dniu 8. VI. płacono za skrzynkę cytryn syryjskich złotych 38,—, a na aukcji w dniu 17. czerwca 55 — 64 zł., to w dniu 19. czerwca cena skoczyła już do 66,50 zł. za skrzynkę a w dniu 24. czerwca do 74.50 zł.

Na banany ceny nieco zniżkowały, a to wskutek zwiększonego dowozu bananów z krajów podzwrotnikowych w tranzakcjach wiązanych. Pomimo, iż koszty przywozu bananów w drodze kompensaty wzrosły o dwa złote na kartonie (10 kg), cena spadła na ten artykuł w stosunku do cen z pierwszej połowy czerwca o 1,5 — 2,— zł. na kartonie. Obecnie za pierwszy gatunek bananów osiąga się cenę 24,— zł.. a za drugi gatunek 20,— za karton 10 kg.

W czasie od 15—25 6. br. wystawiono ogółem na aukcjach gdyńskich 4448 skrzyń cytryn syryjskich oraz 1200 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Szczegółowy przebieg aukcyj w powyższym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.
urządziły dwa przetargi. Na aukcji odbytej w dniu 17. 6. br. wystawiły 806 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Scannpen“ oraz 500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Marienholm“. Sprzedały wszystkie cytryny po cenie 55—64 zł. za skrzynkę; pomarańcze wycofały spowodu braku nabywców.

W dniu 23. 6. br. wystawiły 820 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Frode“ oraz 700 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Marienholm“. Wszystkie cytryny zostały sprzedane po cenie 55—68,— zł. za skrzynkę; pomarańcze natomiast nie znalazły żadnych odbiorców.

W przetargach wzięło udział ponad 20 kupców.

Najwyższe ceny uzyskano za cytryny górskie.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.
urządziły również dwa przetargi w powyż-

szym okresie. Na aukcji, odbytej w dniu 19. 6. br. wystawiły razem 1206 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Sleipner". Sprzedały wszystko po cenie zł. 51—66,50 za skrzynkę. Przetarg odbył się przy udziale 32 kupców. Nabyły towar firmy gdyńskie, łódzkie, warszawskie i gdańskie.

W dniu 24. 6. br. wystawiły 1426 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Frode". Towar własny bez limitu. Sprzedały wszystko po cenie zł. 70,50 — 74,50 za skrzynkę. Z uwagi na duży udział kupców aukcjonator sprzedał gros towaru w partjach po 25 wzgl. 50 skrzyń. Udział w przetargu wzięło 29 kupców z Gdyni, Gdańska, Warszawy, Łodzi, Tarnowa i ze Stryja.

Gdyńskie Targi Owocowe, Sp. Akc.

Z powodu braku towaru, przetargów okresie od 15 — 25. 6. br. nie urządzały.

CENY NA TOWARY KOLONJALNE I OWOCE SUSZONE.

Kawa surowa w workach po 60 kg.

Ceny na kawę brazylijską zwyżkowały w stosunku do cen osiągniętych w dniach 12—15. 6. br. o 3—5%. Ceny na kawę niebieską Tanganijka afr. zwyżkowały o 30 groszy na 1 kg. Utrzymały się jedynie na poprzednim poziomie ceny na kawę niebieską „Maragogype". Importerzy twierdzą, że zwyżka cen nastąpiła jedynie spowodu braku towaru. Ceny te napewno spadną po załatwieniu wszystkich formalności z nadeszłą kawą brazylijską, która została już wyładowana w porcie gdyńskim. Ogółem nadeszło do Polski kawy brazylijskiej m/s Pułaski ca 600 ton.

Herbata.

Ceny na wszystkie gatunki herbaty zwyżkowały a to dlatego, że herbata została wciągnięta na listę towarów, które mogą być przywożone jedynie w kompensacie za wyjątkiem drobnych ilości z kolonij angielskich. Nawet herbata z dominjów angielskich może być przywożona tylko w tranzakcjach wiązanych. Ponieważ przywóz herbaty w drodze kompensaty jest trudniejszy, importerzy nie spieszą się ze sprzedażą towaru.

Masło kakaowe i ziarna.

Ceny na masło kakaowe bez zmiany. Ceny na ziarno kakaowe zwyżkowały o 5 groszy na 1 kg.

Korzenie.

Ceny na wszystkie korzenie utrzymały się na poziomie cen z dnia 12—15. 6. br. Ponieważ dotychczas nie została wyjaśniona sprawa przedłużenia stawek konwencyjnych na korzenie (konwencja francuska wygasa z dniem 8 lipca), importerzy wstrzymują się ze sprzedażą posiadanych zapasów.

Owoce suszone.

Zbyt na owoce suszone bardzo słaby. Towar sprzedaje się poniżej kosztów własnych.

Oliwa jadalna i konserwy rybne.

Ceny na oliwę jadalną i konserwy rybne są bez zmiany.

BROSZURA O OLIWIE NICEJSKIEJ.

Ukazała się broszurka nr. 6 o oliwie nicejskiej, wydana nakładem Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem". Autorem broszurki jest p. Jan Czaiński, dyr Oddziału firmy „Społem" w Gdyni.

W broszurce tej autor omówił bliżej wiadomości ogólne o oliwie nicejskiej, dalej produkcje oliwy w poszczególnych częściach świata w latach 1932/33 i w 1933/34, okresy zbioru, przeróbⁱ gatunek oliwy, sposób falszowania tejże oraz ogólne wiadomości handlowe w tym artykule.

Broszurka ta zawierająca cenny materjał o tym artykule, który napewno nie wszystkim importerom kolonjalnym jest znany, winna się znaleźć u każdego kupca importera oraz w każdym poważniejszym składzie kolonjalnym.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 lipca 1936 r. | NR. 19

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie handlu w porcie gdyńskim

(referat wygłoszony przez Dyrektora Izby Dra J. Kulikowskiego na konferencji w dniu 28 czerwca w obecności P. Wicepremjera inż. E. Kwiatkowskiego i Ministra Przemysłu i Handlu p. A. Romana).

Przedsiębiorstwa handlowe importowo-eksportowe w Polsce są w niesłychanie trudnej sytuacji: przeciwko nim zwrócony jest cały nasz system gospodarczy, dążący do wyeliminowania handlu, traktowanego nadal jako „zbędne pośrednictwo". Przemysł eliminuje pośrednictwo handlowe przy eksporcie swych wyrobów, stara się wejść w bezpośredni kontakt albo z odbiorcą, albo z agentem zagranicznym. Tenże przemysł, a ostatnio nawet rzemiosło, ma ambicję kupowania surowców z pominięciem importera polskiego — znowu częstokroć nie bezpośrednio ze źródeł zagranicznych, lecz u agenta zagranicznej firmy. Wskazana tendencja eliminowania handlu importowego znajduje obecnie jaskrawy wyraz przy podziale w C. K. P. kontyngentów przywozowych: przemysł domaga się coraz większego udziału w globalnym kontyngencie.

System podatkowy nie uwzględnia potrzeb firm handlowych eksportowych. Dom agenturowo - eksportowy, pracujący na prowizji, opłaca od osiągniętych wpływów prowizyjnych 6% podatku obrotowego, a więc stawkę najwyższą. Kupiec, pragnący eksportować na rachunek własny, tj. kupić towar u fabrykanta loco fabryka lub loco Gdynia, byłby pośrednio obciążony podatkiem obrotowym w wysokości 1,5 — 1,9%. Aby uniknąć takiego obciążenia, musi polecić fabrykantowi wysyłkę pod adresem swego odbiorcy zagranicznego, co niejednokrotnie fabrykant wykorzystuje dla wejścia w bezpośredni kontakt z odbiorcą, eliminując kupca - eksportera, który przeprowadził całą pracę przygotowawczą.

Zwyczaj nieuznawania kupca - eksportera w zakresie eksportu produkcji przemysłowej jest u nas niesłychanie zakorzeniony. Instytucja polska, otrzymująca zapytania z rynku zagranicznego o jakikolwiek artykuł przemysłowy, nawet jeżeli wie, że dany rynek opracowuje ta lub inna firma handlowa, nie zwraca się do tej firmy, lecz szuka producenta danego wyrobu. Zrozumiałem jest, że w takim stanie rzeczy niejakie warunki rozwoju mogły mieć tylko firmy eksportujące ziemiopłody (rolnik z reguły nie mógł sam eksportować).

Wreszcie wspomnieć należy, że uzyskanie kredytu dla kupca jest o wiele trudniejsze, niż dla przemysłowca.

Nic więc dziwnego, że gdy w Polsce można na palcach policzyć większe firmy handlowo - eksportowe (wyłączam eksportowy handel rolny) i w Gdyni de facto handel eksportowy jest dopiero zapoczątkowany. Do wymienionych bowiem trudności ogólnych dochodzą następujące trudności lokalne:

1. Większe oddalenie od producenta, a z tem związane większe, niż np. w Warszawie, koszty porozumiewania się,
2. uciążliwa komunikacja kolejowa (np. podróż do Łodzi trwa przeszło 9 godzin),
3. zła komunikacja telefoniczna (brak kablowych połączeń z większemi ośrodkami krajowemi i zagranicznemi),

4. konieczność załatwiania przy obecnej centralizacji wszystkich spraw, związanych z premjowaniem, podziałem kontyngentów eksportowych, kompensatą lub clearingiem — w Warszawie,
5. większe koszty handlowe w Gdyni, spowodowane drożyzną lokali i personelu, obciążonego pozatem podatkiem komunalnym od uposażeń w wysokości 3%; (podatek ten istnieje tylko w b. dzielnicy pruskiej),
6. brak w praktyce ulg podatkowych — zwolnień od podatku obrotowego, przyznanych ustawą z dnia 1 czerwca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 452)—przy równoczesnem obciążeniu ewentualnych zysków wspomnianym podatkiem komunalnym w wysokości od 2 — 5%.

Z tego wszystkiego widzimy, jak daleką mamy drogę do tych czasów, gdy firmy eksportowe w Gdyni wyrosną i wzmocnią się tak, że kupiec polski, korzystając z położenia Gdyni, będzie pośrednikiem w handlu pomiędzy basenem Morza Bałtyckiego, Rumunją, Węgrami a krajami zamorskiemi i Europą Zachodnią.

Niewiele lepsza też jest sytuacja firm importowych. Tych ostatnich Gdynia ma 55. Z tej ilości jednak zaledwie około 20 zasługuje na nazwę prawdziwych importerów. Za tych ostatnich bowiem możemy uważać tylko takie firmy, które mają bezpośredni kontakt z dostawcami zagranicznymi, poważniejsze kapitały i środki obrotowe, kredyty u dostawców, a co za tem idzie — większe obroty. Zasługują na podkreślenie poważniejsze rezultaty, osiągnięte przez firmy importowe w następujących branżach: w handlu skórami, w imporcie śledzi świeżych i solonych (tranzyt), w handlu kolonjalnym i owocowym, a wreszcie w handlu bawełną. W Gdyni powstała pierwsza w Polsce poważna firma importowa bawełniana, która nie ograniczyła się jedynie do zaopatrywania w bawełnę polskich zakładów przemysłowych, lecz podjęła z powodzeniem próby reeksportu, — na rynek czechosłowacki. Obecnie byt tej firmy jest zagrożony, gdyż jako firma handlowa, nie otrzymała ona przydziału dewiz w ramach globalnego kontyngentu dewizowego dla przemysłu włókienniczego.

Z wymienionych około 20 firm importowych zaledwie kilka mogło się podjąć roli pośredników w imporcie do dalszego zaplecza Gdyni, tranzytując towary do Rumunji, Czechosłowacji, Austrji i krajów skandynawskich. W ostatnich jednak czasach tranzyt załamuje się. Przyczyny załamania leżą: a) w braku kontyngentów wyrównawczych, b) w obciążeniach podatkowych. Dla ilustracji podaję, że firma, mająca możność reeksportowania skór, musiałaby opłacać od takich operacyj podatek obrotowy w wysokości 1,2%, wówczas, gdy zarobek na reeksporcie wynosi od 1 — 2%. W analogicznych wypadkach kupiec gdański podatku nie opłaca.

Dla stworzenia z Gdyni portu, zaopatrującego bliższe i dalsze zaplecze (zagranicę) w surowce, towary kolonjalne i niektóre półprodukty przemysłowe, konieczne jest powstanie w Gdyni własnych składów konsygnacyjnych, co byłoby możliwem jedynie przy zwolnieniu importera od podatku obrotowego. Inaczej zamiast składu w rękach polskich, będziemy mieli agenta firmy zagranicznej, fakturującego towar rzekomo z zagranicy i w ten sposób unikającego opłacania podatku obrotowego w wyniku tego stanu rzeczy Skarb nie ściąga podatku, Żegluga Polska traci część przewozów wobec zakupu przez importera małych partyj towaru cif Gdynia, banki nie mają warrantów.

Wracając do sytuacji firm importowych, stwierdzamy, że prócz trudności komunikacyjnych, wyższych kosztów handlowych, nieotrzymywania zwolnień podatkowych, przy równoczesnem obciążeniu podatkiem komunalnym, mają firmy importowe w Gdyni jeszcze dwie poważne trudności w charakterze specyficznym.

1. Dotychczas nie udało się przeprowadzić zasady decentralizacji przy wydawaniu pozwoleń przywozowych. Wnioski o import lub ulgę celną (czasem jedno i drugie) importer musi za pośrednictwem Izby Przemysłowo - Handlowej kierować do Warszawy. — W Warszawie odbywa się przydział kontyngentu dla Gdyni. Kontyngent ten, podzielony następnie w Gdyni pomiędzy firmy, musi być przez Izbę zakomunikowany Warszawie. Centralna Komisja Przywozowa wypisuje wówczas zawiadomienie do firmy o otrzymanym przydziale, firma po otrzymaniu zawiadomienia przekazuje opłatę manipulacyjną. Ministerstwo wysyła pocztą do firmy pozwolenie przywozowe. W pewnych wypadkach przed otrzymaniem zezwolenia przywozowego trzeba jeszcze uzyskać ulgę celną w Ministerstwie Skarbu. Importerzy gdyńscy z reguły są stale w podróży między Warszawą a Gdynią, a pomimo to uzyskanie zezwolenia na import trwa 6 — 8 tygodni.

2. W szeregu branż konkurencja gdańska nie pozwala na właściwy rozwój firm importowych gdyńskich. Gdańsk ma stare kupiectwo o wyrobionych stosunkach, łatwy kredyt bankowy, dogodniejszą manipulację celną, a do tego niewspółmiernie większe kontyngenty przywozowe. Do jakiego stopnia podział kontyngentów jest nieżyciowy, wskazuje fakt, że importerzy gdyńscy importują towary w ilości większej, niż wynika z ich przydziałów (korzystając z cudzych zezwoleń importowych), a pomimo to muszą swych polskich klientów odsyłać do Gdańska, gdyż sami mają skład wyprzedany. W tym czasie, gdy importer gdański ma jeszcze duże ilości towarów na składzie.

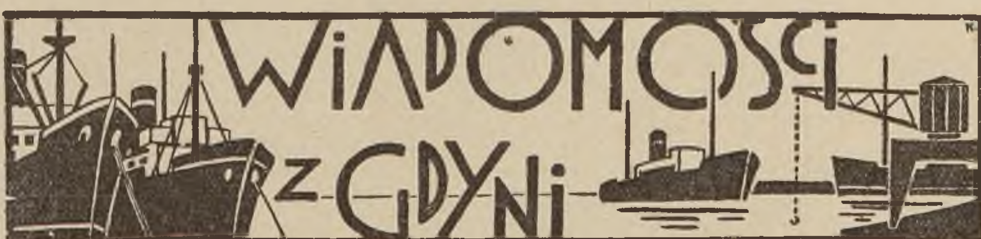
Najlepszą ilustracją może być import herbaty i kawy: kontyngent gdański herbaty

wynosi 28% całego importu polskiego, przydział kontyngentowy Gdyni nieco ponad 3%, a importerzy gdyńscy przywozili w ostatnich latach około 8%. Dla kawy kontyngent gdański wynosi 46 i 38%, przydział Gdyni — około 8%, a przywóz około 14%.

Wreszcie słów kilka o gdyńskim handlu wewnętrznym hurtowym. Ma on dwa zadania: zaopatrzyć Gdynię w tani towar, aby obniżenie kosztów utrzymania podniosło konkurencyjność portu, oraz ma zastąpić Gdańsk, a nawet częściowo Niemcy, w zaopatrywaniu handlu detalicznego najbliższego zaplecza Gdyni — znów w ten sposób przyczyniając się do wzrostu Gdyni, jako ośrodka dystrybucyjnego. Ten rodzaj handlu nie korzystał w Gdyni z żadnych ułatwień, pomimo, iż wyraźnie i wybitnie przyczynia się do rozwoju Gdyni, pomimo. że ilość placówek tego rodzaju jest wybitnie niedostateczna. — Ministerstwo Skarbu nie uznaje za możliwe zwalniać takie przedsiębiorstwa od podatku obrotowego, opóźniając w ten sposób rozwój handlowy Gdyni.

W myśl dewizy: „handel bogaci narody" chcemy rozwinąć handel w Gdyni, bogacić Polskę. Pragnęlibyśmy, aby czynniki miarodajne zechciały zaakceptować nasze dążenia, dając wyraz tej akceptacji przedewszystkiem w swem nastawieniu ogólnem. Konkretne zaś postulaty, prowadzące do zrealizowania omawianego zadania, formułujemy w sposób następujący:

1. Prosimy o stosowanie ustawy z dnia 1-go czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu w Gdyni i udzielanie w myśl przepisów tej ustawy zwolnień od podatku obrotowego. Prosimy o stosowanie wymienionych zwolnień zarówno do przedsiębiorstw przemysłowych, jak i handlowych, prosimy o uproszczenie i przyspieszenie procedury załatwiania poszczególnych podań. (Obecnie procedura trwa do 1 i pół roku.
2. Prosimy o zarządzenie decentralizacji wydawania pozwoleń przywozowych w ramach tych kontyngentów, które są dzielone na miejscu w Gdyni; po ustaleniu zaś zasad tranzakcyj wiązanych, prosimy o upoważnienie Izby gdyńskiej do wydawania na miejscu promes eksportowo - importowych.
3. W celu pewnego wyrównania sytuacji Gdyni w stosunku do Gdańska, prosimy o zwiększenie kontyngentów importowych dla Gdyni, oraz ustalenie rezerwy kontyngentowej, z której otrzymywałyby przydziały gdyńskie firmy importowe, tranzytujące importowany towar do krajów bałkańskich, Austrji, Węgier i Czechosłowacji.
4. Prosimy o wzięcie pod przychylną rozwagę projektu, aby firmy handlowo-eksportowe, osiedlające się w Gdyni, mogły dla wyrównania warunków pracy korzystać na przeciąg pewnego okresu czasu ze zwiększonej np. o 1 lub pół proc. premji od towarów przemysłowych, przez firmy te eksportowanych.



POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI POLITYKI HANDLOWEJ I EKSPORTOWEJ.

W dniu 11. bm. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa naszej Izby, D-ra Konrada Kasperowicza, posiedzenie Komisji Polityki Handlowej i Eksportowej. W posiedzeniu tem wzięli udział Radcowie: Inż. Z. Jagodziński, A. Korzeniewski, F. Marszał. J. Mazur, K. Mucha. K. Turzyński i P. Witkowski, oraz Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski.

Po odczytaniu i przyjęciu protokułu z poprzedniego posiedzenia, Przewodniczący Komisji Dr Kasperowicz złożył sprawozdanie z prac Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, dając charakterystykę kompetencji Rady, oraz jej organizacji w zakresie opinjowania, inicjatywy oraz administrowania czynnościami, związanemi z reglamentacją handlu zagranicznego. Dr Kasperowicz wskazał również na nowe stadjum prac Rady Handlu Zagranicznego, wynikające z faktu przygotowywanego wejścia w jej skład przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła, co w bardzo poważnym stopniu przyczyni się do ujednolicenia ogólnych zarządzeń w dziedzinie handlu zagranicznego.

Następnie Dyrektor Izby, Dr Kulikowski, zreferował projekt regulaminu Rady Handlu Zagranicznego, będącego obecnie przedmiotem rozważań poszczególnych Izb Przemysłowo-Handlowych. Dyrektor Izby zaproponował wniesienie szeregu poprawek do regulaminu, które Komisja zaaprobowała.

Przy omawianiu przez Komisję spraw bieżących podniesiona została sprawa decentralizacji działalności Centralnej Komisji Przywozowej w kierunku powierzenia szeregu czynności przy podziale kontyngentów przywozowych terytorjalnie właściwym Izbom Przemysłowo - Handlowym. Komisja wypowiedziała zdanie, że w związku z wprowadzeniem powszechnej reglamentacji importu, decentralizacja podziału kontyngentów jest sprawą wysoce aktualną i pożądaną, a prace wykonawcze powinny być w całości powierzane Izbie Przemysłowo - Handlowej.

Następnie Komisja zaznajomiła się z projektem nowej instrukcji w zakresie przeprowadzania tranzakcyj wiązanych, oraz ze sprawą organizacji eksportu przetworów rybnych, przyczem w ostatniej sprawie Komisja wypowiedziała się kategorycznie przeciw tendencjom skartelizowania eksportu konserw rybnych, oraz wskazała, że przemysł przetworów rybnych na terenie portu gdyńskiego ma naturalne warunki rozwoju i nie powinien być sztucznie hamowany w swej ekspansji.

WYBÓR PRZEDSTAWICIELI GDYNI DO ZARZĄDU INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

Dowiadujemy się, że niedawno odbyte Walne Zgromadzenie członków Instytutu Bałtyckiego powołało do Zarządu w wyborach uzupełniających dwóch przedstawicieli życia gospodarczego Gdyni, Konsula Napoleona Korzona i Prezesa Juljana Rummla. — Biorąc pod uwagę, że w skład Zarządu wchodzą pozatem Dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński oraz Prezes Żeglugi Polskiej p. W. Łącki należy stwierdzić, że interesy morskie są obecnie należycie reprezentowane we władzach Instytutu Bałtyckiego.

INAUGURACJA MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH.

W dniu 12 lipca odbyła się inauguracja piątego roku Międzynarodowych wykładów Akademickich Imienia Pierwszego Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego.

Tegoroczne wykłady poświęcone są głównie zagadnieniom morskim i dlatego mają specjalne znaczenie dla zaznajomienia słuchaczów polskich i zagranicznych z rolą, jaką odgrywa Gdynia dla rozwoju stosunków handlowych Polski z krajami zamorskiemi.

Z ramienia Izby w inauguracji wykładów wziął udział dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski, który w swem przemówieniu uwypuklił rolę Gdyni, jako portu tranzytu dla państw środkowej Europy, a więc Czechosłowacji, Węgier i Austrji.

INSTYTUT BAŁTYCKI PRZENOSI CIĘŻAR SWOJEJ PRACY DO GDYNI.

Już od dłuższego czasu mówiono o tem, że Instytut Bałtycki ma się przenieść z Torunia do Gdyni. Stopniowo projekty te nabierają cech realizacji. Jak dowiadujemy się bowiem świeżo, w Oddziale Instytutu Bałtyckiego w Gdyni następuje już obecnie znaczne przesunięcie ciężaru prac w Dyrekcji z Centrali do Oddziału. Nietylko, że pracują 3 osoby w Gospodarczem Archiwum Morskiem, lecz od września przenoszą się do Gdyni dział wydawniczy, część bibljoteki, oraz Sekretarjat Zjazdów pomorzoznawczych, ostatni w związku z przygotowaniami do następnego Zjazdu, który ma się odbyć we Lwowie, a ma być poświęcony sprawie polskich portów morskich.

Decyzje w sprawie tych zasadniczych przemian w Instytucie były przygotowywane od dłuższego czasu: zasadnicza uchwała zapadła na zebraniu Kuratorjum, które się odbyło na początku bież. roku (z udziałem Wice-premjera Kwiatkowskiego), ostatnio zaś Zarząd Instytutu powziął uchwały wykonawcze w sprawie stopniowego przenoszenia agend do Gdyni.

W wykonaniu tego planu Gospodarcze Archiwum Morskie rozpoczęło swoją działalność z dn. 1 lipca r. b. w lokalu Oddziału Instytutu Bałtyckiego w Gdyni (ul. Waszyngtona 11 m. 4. tel. 18-74). Kierownikiem Archiwum jest b. Konsul Bartłomiej Rusiecki, Sekretarjat prowadzi p. Alfred Zakrzewski. Obecnie główną troską Archiwum jest kompletowanie wydawnictw informacyjnych i adresowych, dotyczących wszystkich ważniejszych portów. Pozatem zakładane są kartoteki statystyczne, katalogowe, bibljograficzne, ewidencyjne i skorowidzowe.

Czynione są pozatem starania, żeby zgromadzić jaknajwięcej materjałów odnośnie urządzeń i warunków pracy w innych portach, jak też dane co do rozwoju marynarki handlowej w różnych krajach.

Archiwum otrzymuje dzienniki i czasopisma ze wszystkich ważniejszych portów i notuje z nich wszelkie materjały dotyczące portów, żeglugi i handlu morskiego. — W przyszłości po rozwiązaniu kwestji lokalu Archiwum zamierza uruchomić czytelnię czasopism gospodarczych oraz dział porad i informacyj dla sfer gospodarczych.

Dla należytego zapoczątkowania pracy Archiwum w dniu 6-go lipca odbyło się w Oddziale Instytutu Bałtyckiego pod przewodnictwem Dyrektora Instytutu Dr. J. Borowika zebranie ekspertów z udziałem przedstawicieli instytucyj, urzędów i firm, prowadzących w Gdyni statystykę obrotów portowych i przewozów morskich dla uzgodnienia poczynań Gospodarczego Archiwum

Morskiego z dotychczasowemi pracami w dziedzinie statystyki portowej i żeglugowej jak też potrzebami i wymaganiami sfer gospodarczych.

Bardzo ożywione obrady wykazały, że poczynania Gospodarczego Archiwum Morskiego spotykają się z dużem zainteresowaniem i uznaniem zarówno czynników prywatnych, jak i oficjalnych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU CZERWCU ORAZ W I-SZEM PÓŁROCZU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. czerwcu br. osiągnęły 554.717 t, wobec 596.813,1 ton w miesiącu maju br. oraz 549.500,— ton w mies. czerwcu 1935 r.

Od szeregu lat obroty portu w miesiącach lutym i czerwcu rb. osiągają swoje minimum. Wpływa na to w miesiącu czerwcu przedewszystkiem ekspiracja szeregu umów handlowych, między innemi na dostawę wielu surowców dla fabryk, związanych z produkcją sezonową.

Podobnie i w roku bieżącym miesiąc czerwiec wnosi 7,05%-owy spadek obrotów w stosunku do ub. miesiąca maja rb., natomiast minimalny 0,9%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem czerwcem 1935 r. Poza mies. lutym rb. obroty miesiąca sprawozdawczego są najmniejsze w okresie czasu: od stycznia — do czerwca r. b.

W pierwszem półroczu br. obroty zamorskie ogółem wyniosły 3.609.084,7 ton wobec 3.489,514,1 t w tym samym okresie czasu 1935 r., wykazują więc 3,4%-owy wzrost.

Spadek *importu zamorskiego* datuje się właściwie dopiero od marca rb., w którym to miesiącu w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (styczeń — marzec) osiągnął swoje maksymalne natężenie (—11,3%). W następnych miesiącach tempo spadku słabnie, osiągając w pierwszem półroczu roku bieżącego ogólny spadek w porównaniu z rokiem ubiegłym w wysokości 1,8% w liczbach absolutnych stan ten wyraża się: 549.352,9 ton w okresie: styczeń—czerwiec br. wobec 559.826,3 ton w okresie: styczeń — czerwiec 1935 r.)

Spadek importu zamorskiego w pierwszem półroczu rb. spowodowały przedewszystkiem pozycje: złomu żelaznego — 156.460 ton (189.972 ton w roku ubiegłym), fosforytów — 58.524 ton (25.522 ton), ryżu surowego — 32.194 ton (42.238 ton), owoców świeżych — 25.686 ton (47.689 ton), nasion oleistych różnych — 25.231 ton (27.484 ton), skór — 11.419 ton (16.251 ton), oraz papy, tektury i papieru — 6.527 ton (9.192 ton).

Wywóz zamorski w pierwszem półroczu rb. wyniósł 3.059.731,8 ton wobec 2.929.687,8 ton w tym samym okresie roku ubiegłego, wykazując 4,4% wzrostu. W przeciwieństwie do importu zamorskiego tempo wzrostu eksportu zamorskiego słabnie z 20,4% wzrostu za okres czasu od stycznia do lutego br. wł., 7,3% (styczeń—marzec), 5,7% (styczeń—kwiecień), 5,3% (styczeń-maj), osiągając wreszcie 4,4% wzrostu w okresie od stycznia do czerwca br. włącznie. To stałe obniżanie się tempa wzrostu wywozu zamorskiego powoduje w głównej mierze węgiel eksportowy, którego eksport w roku bieżącym stale maleje.

Strata rynku irlandzkiego, poważny spadek wywozu do Włoch i Danji musiały skolei rzeczy zaważyć na ogólnym eksporcie węgla. O ile rynek włoski na skutek niedawno zawartej umowy clearingowej z Monopolem węglowym włoskim powinien ulec w nowem półroczu poprawie, to rynek duński wobec nowych ograniczeń w kwotach przywozowych prawdopodobnie ulegnie w najbliższym czasie nowej obniżce. W związku z upływem okresu martwej konjunktury w nowym sezonie należy liczyć się ze wzmożonem zapotrzebowaniem na węgiel polski na pozostałych rynkach zamorskich.

Do pozycyj wywozu zamorskiego, które w 1-szem półroczu rb. wykazały, a tem samem i spowodowały wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego należą przedewszystkiem: bunkier — 182.327 ton (132.422 ton), koks — 107.170 ton (76.699 ton), słód — 14.973 ton (10.547 ton), masło — 4.531 ton (1.516 ton), cement — 8.053 ton (4.016 ton), makuchy — 10.954 ton (9.422 ton), drzewo tarte — 123.583 ton (52.728 ton), bale i słupy — 17.861 ton (5.942 ton), żelazo surowe i handlowe — 44.737 ton (22.961 ton), oraz rury żeliwne i żelazne — 12.120 ton (2.626 ton). Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny, przeszło 100%-owy wzrost tarcicy, spowodowany poprawą konjunktury na rynku angielskim oraz doskonałemi warunkami technicznemi, jakiemi rozporządza obecnie port gdyński (port na Oksywiu) w obsłudze eksportu drzewnego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. czerwcu rb. (554.717 ton) złożył się przywóz zamorski — 88.766,1 ton oraz wywóz zamorski — 465.950,9 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (88.766,1 ton) wykazuje 13,4%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. majem rb. (102.536,6 ton), natomiast 9.04%-owy wzrost w stosunku do miesiąca czerwca 1935 r. (81.401,8 ton).

Spadek importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowany został przedewszystkiem pozycjami: złomu żelaznego — 33.968 ton (37.098 ton), ryżu surowego — 506 ton (15.978 ton), wełny — 1.019 ton (2.343 ton), bawełny — 6.398 ton (8.189 ton), nasion oleistych — 2.464 ton (4.592 ton), pirytów — brak w mies. czerwcu (4.312 ton), asfaltu — 942 ton (1.042 ton), miedzi — 479 ton (1.270 ton), oraz przetworów chemicznych — 122 ton (302 ton). Poważny spadek importu ryżu surowego ma swoje źródło w normalnych w tym okresie

czasu wahaniach sezonowych. Bardzo często po chwilowym spadku w mies. czerwcu b. poważne transporty ryżu surowego poczynają przychodzić, aż do mies. sierpnia włącznie.

Do poważniejszych pozycyj importu zamorskiego, które wykazują w mies. sprawozdawczym wzrost należą: owoce świeże — 2.682 ton (1.484 ton), kawa — 764 ton (180 ton), kakao — 938 ton (434 ton), śledzie solone — 522 ton (157 ton), rudy różne i wypałki pirytowe — 11.446 ton (7.350 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 338 ton (287 ton), tran — 223 ton (52 ton), tytoń — 329 ton (285 ton), garbniki — 2.382 ton (255 ton), fosforyty — 7.406 ton (5.047 ton), skóry — 1.943 ton (1.110 ton), juta — 1.151 ton (765 ton), szmaty — 1.024 ton (524 ton), kauczuk — 463 ton (384 ton), papier 1.262 ton (1.127 ton), celuloza — 483 ton (330 ton), wyroby żelazne i metalowe — 2.220 ton (318 ton) oraz maszyny, aparaty i części — 677 ton (434 ton). Z wyjątkiem garbników, które wzrosły przeszło 9-krotnie i wyrobów metalowych z ok. 7-krotnym wzrostem wszystkie niemal powyższe pozycje wykazują normalne wahania in plus.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym rb. w porównaniu z tym samym miesiącem (czerwcem) 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Czerwiec 1936 r.	*Czerwiec 1935 r.*
Nasiona różne	60	5
nasiona oleiste	2.464	2.420
ryż surowy	506	9.789
owoce świeże	2.682	2.211
owoce suszone	146	96
konserwy owocowe	2	5
orzechy i migdały	3	28
kawa	764	317
herbata	80	73
kakao	938	337
korzenie	107	66
rośliny i materjały rośl.	44	26
żywica	485	205
śledzie świeże	—	243
śledzie solone	522	57
rudy różn. i wypałki piryt.	11.446	8.730
piryty	—	3.631
oleje	178	183
smoła i smary	363	7
asfalt	942	1.209
tłuszcze i oleje roślinne	338	405
tłuszcze zwierzęce surowe	1.108	388
tran	223	8
napoje alkoholowe	89	132
tytoń	329	879
siarka	445	37
przetwory chemiczne	122	379
farby	21	31
garbniki	2.382	270
fosforyty	7.406	—
żużle Thomasa	—	500
sól potasowa	11	—
skóry	1.943	2.219
wełna	1.013	3.069
odpadki wełny	53	37
przędza wełniana	53	30
bawełna	6.398	6.083
odpadki bawełny	131	25
przędza bawełniana	138	73
len, konopie, sisal i in. wł.	29	86
juta	1.151	398
szmaty	1.024	793
kauczuk	463	211
wyroby gumowe	95	200
papier	1.262	1.021
papa, tektura	2	19
celuloza	483	104
żelazo surowe	178	130
metale różne	80	51
złom żelazny	33.968	29.693
miedź	479	720
cyna	112	7
cynk	70	38
wyroby żelazne i metal.	2.220	231
maszyny, aparaty i cz.	677	210
części wagonów i lokomotyw	433	601
samochody, motocykle i cz.	183	132
różne	1.890	2.563
Razem	88.766	81.402

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (463.950,9 ton) wykazuje nieznaczny 5,7%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. mies. majem rb. (494.276,3 ton) oraz b. nieznaczny 0,4%-owy spadek obrotów w stosunku do mies. czerwca 1935 r. (468.098,2 ton).

Jeden z najpoważniejszych artykułów naszego eksportu węgiel kamienny zaważył na szali i tego miesiąca.

Sezon martwy w eksporcie węgla osiąga swoje maksymalne natężenie w m. czerwcu rb. Poza węglem eksp. spadek wykazały pozycje: koksu — 16.379 ton (20.083 ton), mąki ryżowej — 115 ton (1.006 ton), ryżu — 65 ton (249 ton), bekonów — 1.356 ton) 1.520 ton), jaj — 1.893 ton (4.293 ton), soli — 13 ton (321 ton), tłuszczy zwierz. sur. — 271 ton (400 ton), przetworów mięsnych — 1.572 ton (1.438 ton), cukru — 7.488 ton (10.658 ton), dykt i fornierów — 1.108 ton (1.268 ton), mebli giętych — 428 ton (513 ton), papieru — 642 ton (763 ton), wyrobów żaleznych i metalowych — 956 ton (1.127 ton), oraz karbidu — 194 ton (282 ton). Baczniejszą uwagę spośród powyższych pozycyj winien zwrócić cukier i jaja, pozostałe bowiem wykazują nieznaczne wahania miesięczne.

Cały szereg natomiast pozycyj eksportu zam. wykazał wzrost: zboże — 13 ton (brak w maju br.), słód — 4.135 ton (3.772 ton), owoce świeże — 28 ton (brak w m. maju rb.), nasiona i rośliny — 411 ton (311 ton), masło — 1.682 ton (897 ton), cement — 2.196 ton (1.082 ton), węgiel bunkrowy — 36.593 ton (29.396 ton),

przetwory mięsne — 1.572 ton (1.438 ton), makuchy — 1.441 ton (707 ton), bale i słupy — 436 ton (brak), drzewo tarte — 22.461 ton (21.064 ton), papa i tektura — 174 ton (130 ton), żelazo handlowe — 7.805 ton (5.823 ton), rury żelazne i żeliwne — 2.696 ton (1.851 ton), cynk — 1.379 ton (997 ton), oraz blacha cynkowa — 595 ton (558 ton). Doskonałe rezultaty daje nadal eksport słodu. Podkreślić należy utrzymywanie się nadal na wysokim poziomie eksportu cementu, żelaza handlowego oraz rur żelaznych i żeliwnych.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu czerwcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Czerwiec 1936 r.	*Czerwiec 1935 r*
Zboże	15	—
strączkowe	—	—
mąka	—	86
mąka pastewna	—	849
ryż	65	68
mąka ryżowa	115	175
słód	4.155	1.848
owoce świeże	28	6
nasiona i rośliny	411	25
szynki i inne peklowane	56	110
bekony	1.356	1.684
drób i ptactwo bite	17	32
jaja	1.893	2.315
masło	1.682	918
cement	2.196	594
sól	15	135
węgiel eksportowy	344.573	371.255
węgiel bunkrowy	36.593	27.185
koks	16.579	9.022
oleje i parafina	1	5
tłuszcze zwierzęce	271	707
przetwory mięsne	1.572	576
cukier	7.488	12.607
napoje alkoholowe	—	3
spirytus	4	—
makuchy	1.441	886
soda	1	1.030
salmiak	43	41
karbid	194	137
farby	—	2
biel cynkowa	270	198
saletra	2	40
nawozy azotowe (siarczan amonu)	8	—
skóry	33	66
tkaniny	757	608
bawełna i odpadki	224	93
bale i słupy	436	—
drzewo tarte	22.461	18.687
wyroby z drzewa	148	289
klepki	145	136
dykty i forniery	1.108	1.529
meble gięte	428	368
wyroby koszykowe	36	18
papier	642	720
papa i tektura	174	39
celuloza	173	243
żelazo surowe	81	—
żelazo handlowe	7.805	3.465
metale różne	15	20
wyroby żelazne i metalowe	956	1.342
szyny kolejowe	—	2.246
rury żelazne i żeliwne	2.696	427
cynk	1.379	1.091
blacha cynkowa	595	164
różne	4.615	3.788
Razem	465.951	468.098

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 383 statki (398) o pojemności 382.013 nrt. (384.786 n. r. t.), wyszło zaś 377 statków (393) o pojemności 366.832 n. r. t. (380.945 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2-gie, Anglja — 3, Danja — 4, Stany Zjedn. Am. P. — 5, Niemcy — 6, Włochy — 7, Grecja — 8, Finlandja — 9, Norwegja — 10, Estonja — 11, Holandja — 12, Jugosławja — 13, Łotwa — 14, Z. S. R. R. — 15, W. M. Gdańsk — 16 itd., wykazuje przesunięcie się Danji z 3-go na 4-e miejsce, Anglji z 4-go na 3-e miejsce, Grecji z 9-go na 8-e, Finlandji z 11-go na 9-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 państw (17 państw w maju rb.)

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu b. r. wyniósł 997,4 n. r. t. (966.8 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 35 (34).

Średni postój statków w porcie wyniósł 60 godzin (47,2 godzin).

Ruch statków w miesiącu czerwcu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	54	63.647	52	66.049
W. M. Gdańsk	2	1.112	3	1.714
Anglja	19	36.817	22	41.024
Danja	52	34.945	51	29.983
Estonja	16	9.639	16	9.893
Finlandja	21	20.949	21	20.640
Grecja	8	23.063	8	22.582
Holandja	9	3.592	9	3.574
Jugosławja	1	3.543	1	3.543
Litwa	1	612	1	612
Łotwa	2	1.252	3	2.550
Niemcy	50	26.088	50	26.452
Norwegja	29	20.276	25	17.930

Rumunja	1	2.221	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.750	9	28.750
Szwecja	99	72.483	100	71.834
Włochy	9	29.408	6	19.702
Z. S. R. R.	1	3.618	—	—
Razem	382	382.013	377	366.832

Ruch statków w pierwszem półroczu r. b. wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 2.314 statków (2.259 w 1-szem półroczu 1935 r.) o pojemności 2.295.802 n. r. t. (2.127.793 w roku ubiegłym), wyszło zaś 2.315 statków (2.164) o pojemności 2.286.828 n. r. t. (2.127.383 n. r. t.) Pierwsze półrocze roku bieżącego wykazuje na przyjściu 2,4%-owy wzrost ilości oraz 7,8% — pojemn. statków (n. r. t.), na wyjściu zaś 6,9%-owy wzrost ilości oraz 7,4%-owy — pojemności statków, analogicznie zresztą do obrotów zamorskich, wykazujących wzrost eksportu większy aniżeli importu.

Ruch pasażerów w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien spadek. Przyjechało bowiem 1.409 osób (1.534 w mies. maju rb.), w tem: z Anglji — 103, Argentyny — 2, Belgji — 4, Brazylji — 69, Danji — 209, Estonji — 6, Finlandji — 24, Francji — 4, Holandji — 8, Kanady — 15, Niemiec — 8, Norwegji — 9, Stanów Zjedn. Am. P. — 897, Szwecji — 32, oraz via W. M. Gdańsk — 19 osób. Wyjechało zaś 1046 osób (1485 w mies. maju rb.), w tem: do Anglji — 162, Danji — 160, Finlandji — 10, Francji — 108, Holandji — 2, Niemiec — 3, Norwegji — 4, Stanów Zjedn. Am. P. — 579, Szwecji — 8, oraz via W. M. Gdańsk 10.

KONSUL GENERALNY GRECJI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił Mgr. pr. Henrykowi Krzepskiemu, b. Dyrektorowi naszej Izby, exequatur jako Konsulowi Generalnemu Królestwa Grecji w Gdyni. Biuro Konsulatu Generalnego mieści się w Gdyni przy ulicy Świętojańskiej 48.

Z portu gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu maja b. r. wyniósł 420.485 ton, z czego na przywóz przypadło 64.550 ton i na wywóz 355.935 ton. W porównaniu do tegoż miesiąca roku ubiegłego tak przywóz jak i wywóz wykazał zmniejszenie bardziej poważne w stosunku do pierwszego (w maju 1935 r. — 72.514 ton) i mniejsze w stosunku do drugiego (w maju 1935 roku 356.369 ton); w stosunku do kwietnia roku bieżącego liczby, dotyczące przywozu prawie nie wykazały zmiany (64.639 ton), zaś dotyczące wywozu wykazały spadek bardziej dotkliwy (371.937 ton).

Na zmniejszenie przywozu wpłynęły przedewszystkiem ładunki rud — 24.793 ton (31.433 ton), żelaza i stali 3.079 ton (3.896 ton), fosforytów 1.956 ton (6.369 ton), a dalej śledzi solonych 30 ton (551 ton), wełny 5 ton (12 ton), przędzy wełny 7,2 ton (20,5 ton), przędzy bawełny 33,2 ton (83 ton) i szmat 24,5 ton (25,8 ton).

Większe ilości w przywozie wykazały towary następujące: żwir siarczany 16.990 ton (9.297 ton), złom 1.134 ton (529 ton), żelazo surowe 760 ton (20.9 ton), nasiona 567.8 ton (389 ton), kawa 342 ton (89 ton), kakao 160 ton (102,6 ton), oraz tłuszcze zwierzęce 881,6 ton (433 ton).

Na zmniejszenie ilości wywozu przedewszystkiem wpłynął spadek przeładunku węgla — 182.202 ton (197.011 ton), żyta 7.625 ton (48.558 ton), pszenicy 991 ton (1.343 ton), parafiny 228 ton (956 ton), tarcicy twardej 12.107 ton (13.232 ton) i smarów do trybów 1.366 ton (1.578 ton). Wzrost przeładunków dały towary następujące: Jęczmień 30.298 ton (6.794 ton, rośliny strączkowe 5.591 ton (1.666 ton), mąka 16.772 ton (11.232 ton), bekony 110 ton (96,7 ton), makuchy 4.433 ton (634 ton), smary 958 ton (90 ton), tarcica miękka 44.432 ton (31.252 ton) i cynk 696 ton (465 ton).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MAJU.

W miesiącu maju do portu gdańskiego weszło statków morskich 477 o ogólnej pojemności ładunkowej 264.160 ton rej. netto, wobec 363 statków z 247.857 t. r. netto w maju 1935 roku i 408 statków z 241.602 t. r. n., w kwietniu bieżącego roku. Daje się więc zanotować poważny wzrost względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku, oraz jeszcze znaczniejszy wzrost względem kwietnia bieżącego roku. — Względem kwietnia szczególnie znacznie wzrosła ilość statków, przy mniejszym wzroście tonażu, co wskazuje na poważne zwiększenie udziału w ruchu okrętowym portu małych statków.

Od początku roku do 1-go czerwca zawinęło do Gdańska statków morskich 2.004, o ogólnej pojemności 1.205.704 t. r. n. wobec 1.675 statków z 1.110.928 t. r. n. w odpowiednim okresie 1935 roku.

Pod względem bandery statków na wejściu w maju b r. pierwsze miejsce zajęły statki niemieckie (175 z 65.268 t. r. n.), drugie duńskie (81 z 47.352 t. r. n.), trzecie szwedzkie (76 z 38.033 t. r. n.), dalsze miejsca zajęły statki norweskie (34 z 28.353 t. r. n.), polskie (28 z 20.353 t. r. n.), angielskie (16 z 18.387 t. r. n.), fińskie (13 z 12.713 t. r. n.) itd.

WIADOMOŚCI MORSKIE

BEZPOŚREDNIE ZAŁADOWANIA Z GDYNI DO SALONIK (GRECJA) I BURGAS (BULGARIA).

Jak wiadomo statki „Lewant“ i „Sarmacja“ eksploatowane przez S. A. Żegluga Polska na linji Gdynia — Bliski Wschod (makler Rothert & Kilaczycki) zawijają regularnie mniejwięcej raz w miesiącu również do Salonik. Obecnie Bergenske Blt. Trsp. Ltd., która to firma reprezentuje Svenska Orient Linien, wysyła statek „Nordland“ do Burgas; statki tej linji dotąd bezpośrednio do tego portu nie zawijały.

POKŁOSIE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE.

Pokłosie ostatniego zebrania Baltic and International Maritime Conference w Oslo, — to jednakże rozdźwięk w łonie armatorów i różnica zdań w najwięcej zasadniczych sprawach. Pozornie panowała zgoda przy uchwałach, popierających akcję t. zw. stawek minimalnych przy zawieraniu umów frachtowych; wyrażono uznanie dla dotychczasowej akcji biura konferencji i zapowiedziano rozszerzenie akcji normowanych stawek na przyszłość.

Znamy wartość jednogłośnych uchwał: już podczas obrad wypowiedziano szereg krytyk i zastrzeżeń, które jednakże na uchwały wpłynąć nie mogły, chociażby dla alternatywności w zasadzie sprawy stawek minimalnych: albo są, albo ich niema, tertium non datur. Jeśli niema odwagi ich obalić, muszą więc zostać, chociaż w mniemaniu większości nawet, — tylko jako zło konieczne.

Dopiero w prasie, i to norweskiej, podczas i po konferencji zaatakowano z goryczą akcję stawek minimalnych Bałtyckiej Konferencji frachtowej.

Istotnie, Bałtycka Konferencja, zaprowadzając akcję stawek minimalnych zachęcona była powodzeniem stawek minimalnych na rynkach Św. Wawrzyńca i La Platy (na tym ostatnim już w mniejszym stopniu); dla swego zakresu — frachtów drzewnych z portów Bałtyku i Białego Morza wzorowała się na nieudanej zeszłorocznej akcji Norwoodu, starając się uniknąć jej błędów. Na zebraniu Konferencji zwyciężył prąd uznania dla akcji minimalnych stawek drzewnych i armator brytyjski Mr. Souter przejrzyście zapowiedział rozszerzenie tej akcji i zaostrzenie jej rygorów i sankcyj dla członków konferencji. I w tem właśnie tkwi sęk.

Ceniony armator norweski p. Paust właściciel statków cysternowych, w prasie norweskiej wytknął akcji stawek minimalnych tak głębokie wady i grzechy, że nawet kopenhaska Scandinavian Shipping Gazette, będąca organem stałych publikacyj konferencji przechyliła się na jego stronę i zwala jedynie winę za powstanie akcji minimalnych stawek na przerwanie akcji racjonalizacji marynarki światowej przez niedokończenie dzieła przygotowywanej w tym celu w ubiegłym roku w Londynie międzynarodowej konferencji. Uwaga ta, w zasadzie słuszna nie usprawiedliwia jednakże urzędowego optymizmu względem taktyki stawek minimalnych, który zapanował na zebraniu konferencji.

Jak wiadomo i tu Anglicy okazali się skorzy do sankcyj. British State Subsidy Act daje administracyjnemu komitetowi żeglugi (Shipping Administrative Committee) możność pozbawienia występnego armatora udziału w subsydjach państwowych. Stąd, wnioskuje p. Paust, subwencjonowany państwowo brytyjski właściciel trampów jest zainteresowany w zaprowadzeniu stawek minimalnych, nie obawia się on nielojalnej konkurencji i jednocześnie widzi możność podniesienia stawek. Armator norweski, któremu grozi pod wpływem subwencjonowanych armatorów angielskich rozszerzający się system stawek minimalnych wraz z sankcjami za naruszanie ich, wysuwa, jako najważniejszy argument — przeciwko stawkom minimalnym zarzut, że stwarzają one ostrą sprzeczność interesów między armatorami i frachtującemi, co na dalszą metę doprowadzić musi do ruinacji obu stron.

Frachtujący, podobnie jak inni ludzie interesu niemile widzą dyktowanie im warunków umowy frachtowej całkiem jednostronnie przez przeciwną stronę. Życzą oni raczej na podstawie negocjacyj między stronami dochodzić do porozumień, odpowiednich dla przyjęcia przez obie strony, porozumień i kontraktów opartych o specyficzne warunki każdego poszczególnego wypadku zawieranej tranzakcji. Niewątpliwie system stawek minimalnych z konieczności usztywnia stosunki i sam jest nieelastyczny, nie mogąc być przystosowany do specjalnych

warunków każdej indywidualnej tranzakcji, którą frachtujący zamierza przeprowadzić.

Stosowanie stawek minimalnych prowadzi do zniekształcania zwyczajowych warunków frachtowych. Szczególnie dotkliwe szkody wyrządza system ten dzielnemu armatorowi, który pragnąłby wykorzystać okoliczność korzystnej pozycji statku lub wyciągnąć korzyści z jego specjalnego typu lub wymiarów.

P. Paust zaprzecza przypuszczeniom jakoby miał być wrogiem współpracy armatorów w żegludze, wręcz przeciwnie, jak twierdzi, udowodnił swą zgodną współpracę we flocie cysternowców. Współpraca cysternowców jest według zdania tego armatora zbudowana na całkiem innych (sprężystych) zasadach, aniżeli system stawek minimalnych.

W związku armatorów cysternowców każdy armator ma zawsze możność przyjąć każdą stawkę frachtową na dowolnych warunkach, i wreszcie, jeśli unieruchomi swój statek, to otrzyma za to sprawiedliwą rekompensatę. Natomiast, uważa p. Paust, jest absurdem żądać na stałe, ażeby indywidualny armator dla zadośćuczynienia systemowi frachtowych stawek minimalnych wycofywał swój statek z rynku na okresy nieznanej długości — często w obcym porcie i to z pełną załogą — bez jakiegokolwiek wynagrodzenia za poświęcenia się na korzyść wszystkich innych. I nikt nawet nie podziękuje mu za jego lojalność, jeśli przez nią zostanie zrujnowany.

Na tak ciężkie pociski stającego w obronie indywidualno - handlowej swobody doświadczonego armatora norweskiego narażony został okazały gmach zbawiennych stawek minimalnych, rozbudowywany i rygorystycznie usztywniany dla swych członków przez Bałtycką Konferencję. I odrazu ukazały się na nim rysy; obrońcy urzędowego oblicza konferencji przyznają obecnie, że stawki minimalne, to tylko namiastka niewłaściwa, która zastąpiła niedoprowadzoną do końca racjonalizację żeglugi morskiej przez unieruchamianie i zmniejszanie tonażu za odpowiednią rekompensatą.

Zachodzi jednakże pytanie: czy w takim razie namiastka jest wogóle celowa, czy należy się nią posługiwać? Stanowi ona jeszcze jeden czynnik usztywniający i pozbawiający twórczą akcję handlową armatora, jak również frachtującego i ekspedytora morskiego wielu owocnych możliwości. Niewątpliwie jest sprzeczność między hołdem konferencji dla zasad liberalistycznych Międzynarodowej Izby Handlowej a paliatywnym, sztywnym systemem stawek minimalnych, przyjętym w zasadzie przez Bałtycką Konferencję.

Zresztą sama Międzynarodowa Izba Handlowa popadła w tą sprzeczność, uznając w uchwałach swych (podanych w poprzednim numerze str. 11) konieczność systemu „ekonomicznych stawek frachtowych w żegludze“, przezornie jednakże nie mówiąc nic o stawkach minimalnych a tembardziej o formach przymusu. Postawiwszy kropki nad „i“ Bałtycka Konferencja ujawniła ukryte sprzeczności w hasłach Międzynarodowej Izby Handlowej w sprawach międzynarodowej żeglugi i w tem jej mimowolna zasługa.

KONCENTRACJA W ŻEGLUDZE PALESTYŃSKIEJ.

Linje palestyńskie: Palestine Shipping Co Ltd., Palestine Maritime Lloyd Ltd., Atid Navigation Co Ltd. złączyły się w ramach Manufactures Association of Palestine w odrębną grupę żeglugową. Celem połączenia jest porozumienie co do rozkładów jazdy, umowa o frachtach bezpośrednich itp. Prócz tego projektuje się utworzenie wspólnego interesu holdingowego, mającego na celu finansowanie dalszej rozbudowy połączeń linjowych.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KONIECZNOŚĆ PODAWANIA DOKŁADNYCH CEN NA TOWARY IMPORTOWANE.

Pomimo wysłanych przez Izbę Gdyńską okólników do firm importowych o podawanie we wnioskach o przywóz rzeczywistych cen na towary importowane, niektóre firmy nie zastosowały się do odnośnych zarządzeń i tak jak dawniej podawały w podaniach o przywóz wartość towaru niezgodną z rzeczywistością. Po wprowadzeniu ograniczeń dewizowych, firmy te napotkały na trudności z uzyskaniem dewiz na ilość towaru podaną w pozwoleniu przywozu, gdyż wartość wymieniona w kopji pozwolenia przywozu była mniejsza od wartości fakturowej.

Zwracamy zatem importerom towarów, w szczególności zaś towarów kolonjalnych jeszcze raz uwagę na przepis podawania we wnioskach o przywóz rzeczywistej wartości towaru zagranicznego cif Gdynia lub franco granica celna.

KLAUZULE NA POZWOLENIACH PRZYWOZU.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, że z dniem 1 sierpnia br. pozwolenia przywozu na towary zakazane do przywozu od dnia 13 maja br. będą zaopatrywane w klauzule odnośnie drogi transportu, świadectw pochodzenia pośrednich lub bezpośred-

nich w sposób analogiczny jak pozwolenia na towary, objęte staremi zakazami przywozu, w zależności od kierunku przywozu.

PODWYŻKA TARYFY CELNEJ W HISZPANJI.

W końcu r. 1935 została przyjęta ustawa o handlu zagranicznym, upoważniająca rząd hiszpański m. in. do przeprowadzenia zmian w taryfie celnej, podniesienia za pomocą wprowadzenia specjalnego mnożnika drugiej kolumny taryfy celnej, przysługującej państwom traktatowym, do ograniczenia w przyszłości w traktatach handlowych klauzuli największego uprzywilejowania do pozycyj taryfy celnej, specjalnie w traktatach wymienionych, oraz do ustanowienia nowych kontyngentów i zmian w sposobie ich rozdziału.

Na mocy ustawy tej rząd hiszpański przystąpił do zmiany systemu handlu zagranicznego, wprowadzając w życie nowe postanowienia o systemie podziału kontyngentów, a w maju rb. przedłożył kortezom projekt ustawy o zmianie taryfy celnej, który został przyjęty i wszedł w życie z dniem ogłoszenia, tj. 30 maja 1936 r.

Zmiana taryfy celnej obejmuje szereg artykułów, przyczem stawki zostały podwyższone o 5, 10, 15 i 20%. Wśród artykułów, niedotkniętych podwyżką ceł znajdują się: marmury, węgiel, szkło i wyroby, kaloryfery, izolatory, klepki dębowe, węgiel drzewny, konie i muły, skóry, rury żelazne i stalowe, pilniki, siatka aluminjowa, kable, aparaty telegraficzne i telefoniczne, aparaty i instrumenty optyczne, filmy wszelkie, instrumenty chirurgiczne, części rowerowe i motocyklowe, samochody i podwozia z motorem, smoła, kwas borny, kwas cytrynowy, mączka ziemniaczana, garbniki, ekstrakty farb, papier, konopie, włókno lniane, tkaniny wełniane osobno niewymienione, przędza jedwabna, szynki gotowane, ryby solone, kukurydza, jarzyny suszone, kartofle, cukier, konjak, wina musujące, sery, mięso, kauczuk i gutaperka, kapelusze i stożki.

W ten sposób prawie wszelkie artykuły, stanowiące przedmiot eksportu z Polski do Hiszpanji dotknięte zostały podwyżką stawek celnych, przyczem najważniejsze z nich w następującej wysokości: nasiona buraczane o 20%, jaja o 20%, siarczan amonu o 20%, podkłady kolejowe o 20%, tarcica o 20%, parafina o 20%, fasola o 10%.

Podwyższone stawki nie będą pobrane od towarów znajdujących się w chwili ogłoszenia rozporządzenia w drodze (o ile przesyłki zaopatrzone są w bezpośrednie konosamenty, bądź listy przewozowe wizowane przez hiszpańskie urzędy konsularne) oraz od towarów znajdujących się w składach celnych i zgłoszonych do odprawy celnej w ciągu 5 dni od daty ogłoszenia dekretu.

Wpływy uzyskane z podwyżek celnych będą przeznaczone na akcję interwencyjną, mającą na celu regulację kursu waluty hiszpańskiej.

WARUNKI ZBYTU MASŁA W MAROKKU

Podane poniżej dane statystyczne obrazują rozmiary importu masła na rynek marokański.

W 1935 roku przywieziono do Marokka masła:

z Argentyny	636	ton	2.496	tys. fr. fr.
z Francji	448	„	2.281	„ „ „
z Danji	219	„	1.348	„ „ „
z Austrji	250	„	952	„ „ „
z Litwy	73	„	333	„ „ „
z Brazylji	52	„	183	„ „ „
z Łotwy	42	„	202	„ „ „
z Holandji	38	„	192	„ „ „
z Rosji	17	„	62	„ „ „
z Estonji	16	„	92	„ „ „
z Algierji	7	„	71	„ „ „
z Finlandji	6	„	30	„ „ „
z Anglji	6	„	32	„ „ „
z innych krajów	4	„	20	„ „ „
Razem	1.814	ton	8.294	tys. fr. fr.
Import w 1934 r.	2.235	„	8.615	„ „ „

Z cyfr tych wynika, że w roku 1935 nastąpił spadek importu masła o prawie 19% w tonażu i około 4% pod względem wartości.

Dane statystyczne z 1934 r. wykazywały import masła polskiego: 17.040 kg na sumę fr. fr. 6.500, natomiast w ubiegłym roku Polska do Marokka masła nie wywoziła.

Ludność marokańska spożywa masło w dobrym gatunku i masło najtańsze. Do dobrego gatunku masła importowanego do Marokka zalicza się masło duńskie, francuskie i holenderskie w cenach od 6,40 frs. do 12 frs. i wyżej za 1 kg cif port marokański. Z pośród najniższych gatunków masła, pierwsze miejsce zajmuje masło argentyńskie w cenie od 4,60 frs. za 1 kg cif Casablanca.

Argentyńskie masło (pasteuryzowane) importowane jest w skrzynkach drewnianych wagi 50 kg.

Import do Marokka dobrych lub wyższych gatunków masła stanowi tylko 15% ogólnego importu masła. Trudność wprowadzenia gatunkowego masła polskiego do Marokka polega na tem, że od paru lat miejscowi konsumenci uważają jako dobre tylko masło duńskiego pochodzenia. Fakt jednak, że obok masła duńskiego znajduje się w handlu w Marokko masło holenderskie i francuskie, dowodzi, że masło dobrej jakości pochodzenia innego może mieć zbyt. Moment ten winni wykorzystać również polscy eksporterzy i przesłać oferty wraz z próbnemi transportami masła do Marokka.

Pamiętać należy, że przy dobrym gatunku istnieje również konieczność przygotowa-

nia towaru posiadającego wszelkie gwarancje konserwacji zarówno w czasie trwania transportu morskiego, jak i w okresie poprzedzającym spożycie w Marokko (łącznie około 8—9 tygodni).

Masło polskie może być eksportowane w beczkach lub skrzynkach, przyczem pierwszy sposób opakowania poleca się specjalnie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 CZERWCA 1936 ROKU.

ABISYNJA. W myśl decyzji władz włoskich system kontroli dewiz został rozszerzony na Abisynję. Bez pozwolenia władz kolonjalnych wywóz dewiz i lirów jest zabroniony.

AUSTRJA. Wwóz nasion buraków pastewnych i cukrowych został uzależniony od pozwolenia przywozowego.

Poprzednio wydrukowano mylnie tytuł „Austrja" zamiast „Australja".

CZECHOSŁOWACJA. Dnia 17 czerwca br. ogłoszono zmiany o zryczałtowanym podatku obrotowym pobieranym od skóry i wyrobów skórzanych.

Wobec wysokiego zapotrzebowania skór dla armji nastąpiło w drodze wewnętrznego porozumienia pewne ograniczenie wywozu skór.

Przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu została stworzona specjalna komisja do kontroli wywozu. Jako zasadę ustanowiono, że producenci muszą najpierw oferować skóry na aukcjach krajowych. Ilości, które nie znajdą nabywców, mogą być wywiezione. Na maj 1936 ustanowiono jako kontyngent wolny do wywozu 1/12 całkowitego wywozu z r. 1935. Na czerwiec jednak tylko 70% tej sumy.

W przygotowaniu znajduje się ustawa o uregulowaniu kontroli handlu zagranicznego i utworzeniu Komisji Handlu Zagr., która ustalać będzie towary, których przywóz i wywóz uzależniony jest od pozwoleń. Przydział dewiz przez Bank Narodowy odbywać się będzie tylko na podstawie pozwoleń Komisji. Nowa ustawa ma zastąpić dotychczasowy system pozwoleń przywozowych i dewizowych.

EGIPT. Zostały podwyższone stawki celne na tytoń, cukier oraz na wszystkie artykuły luksusowe (o 1% ad val.)

Dodatek celny pobierany od wartości towarów wwożonych podwyższony został z 1% na 2%.

ESTONJA. 5 czerwca br. ogłoszone zostały zmiany cła na następujące artykuły: niektóre futra i skóry, rezerwuary, kubły, beczki itp. żelazne i stalowe, aparaty pomiarowe do elektryczności, grzejniki elektryczne i takież chłodnie oraz na niektóre akcesorja i części rowerowe, motocyklowe i samochodowe.

FRANCJA. Ogłoszono zmiany t. z. wykazu generalnego do taryfy celnej dotyczące kauczuku.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — TUNIS. W dn. 29 maja br. został ogłoszony, jako obowiązujący na terytorjum Tunisu dekret o zmianie cła i ograniczeniach kontyngentowych na papier gazetowy i miazgę drzewną.

GRECJA. Z mocą obowiązującą wstecz od 28 maja br. podwyższone zostało cło na grzebienie gumowe, oraz obniżone cło na inne rodzaje grzebieni.

HOLANDJA. Wniesiony został projekt ustawy o podwyższeniu cła na wyroby tekstylne (łącznie z konfekcją).

Z dniem 17 czerwca br. weszła w życie podwyżka cła na benzynę.

INDJE BRYTYJSKIE. Ukazały się obszerne wyjaśnienia w sprawie taryfikacji papieru i wyrobów z papieru.

INDJE HOLENDERSKIE. Z dn. 20 czerwca br. został skontyngentowany przywóz siarczanu żelazawego (koperwasu zielonego) względnie witrjolu żelaza.

JUGOSŁAWJA. Z związku z wprowadzeniem kontroli importu ustalona została lista krajów clearingowych, mianowicie obejmuje ona: Austrję, Belgję, Bułgarję, Czechosłowację, Grecję, Hiszpanję, Francję, Niemcy, Polskę, Rumunję, Szwajcarję, Turcję, Węgry i Włochy.

W obrotach płatniczych z Włochami wprowadzone zostały zaświadczenia clearingowe, które mogą być sprzedawane na giełdach krajowych i służyć mają na pokrycie należności za import towarów dokonany przed 18. XI. 35.

KANADA. Wpłynął wniosek o obniżenie cła na kapelusze i stożki kapeluszowe z filcu.

Ukazały się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji koszów oraz mąki.

NIEMCY. Rozporządzenie z 22 czerwca br. zmienia treść poz. 23 taryfy celnej (kartofle świeże).

RUMUNJA. Ministerstwo Finansów wyjaśniło, że towary, wobec których zniesione zostały rozporządzeniem z 30 maja br. ograniczenia przywozowe, podlegają nadal przy wwozie opłatom kontyngentowym.

STANY ZJEDNOCZONE. Cło na zamki błyskawiczne zostało podwyższone.

Zgłoszono wniosek o zbadanie możliwości podwyższenia cła na skarpetki męskie bawełniane oraz na skóry futrzane.

Pojawiły się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie maszynek do ostrzenia ołówków, określonego gatunku blachy stalowej oraz żelatyny.

Trybunał celny wydał orzeczenia w sprawie taryfikacji bliżej określonego rodzaju tkaniny ze sztucznego jedwabiu, ziół, części „linguaphone'ów", celuloidowych obrączek dla ptaków oraz butelek szklanych do perfum.

Z dn. 20 czerwca cofnięte zostały wszelkie ograniczenia handlu wprowadzone w stosunku do Abisynji i Włoch.

SZWAJCARJA. Zgodnie z zarządzeniem szwajcarskiego Departamentu Gospodarczego z dn. 16. VI. 36. pozwolenia na przywóz towarów polskich udzielane są tylko pod tym warunkiem, że importer zobowiąże się wpłacić należność za importowany towar do Szwajcarskiego Banku Narodowego.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska poszukuje dostawców koszyków do zakupów. P/16584/49/Sz.

Instytut Eksportowy posiada adresy agentów handlowych angielskich, zakupujących wiklinę na warunkach komisowych. P/16212/49/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców wikliny. P/13030/49/Sz.

Firma portugalska poszukuje dostawców zamków do torebek damskich. P/12923/46/Sz.

Firmy holenderskie poszukują dostawców siatek z włosów dla fryzjerni. P/14977/64/Sz.

Firma polska w Gdańsku pragnie zakupywać w Polsce różne artykuły, jak: wyroby cukiernicze, artykuły spożywcze, techniczne i elektrotechniczne. Z artyk. cukierniczych chodziłoby w pierwszym rzędzie o bardzo tanie, groszowe wyroby. P/16450/60/Sz.

Firma indyjska w Bombaju obejmie przedstawicielstwo różnych artykułów masowych (goods saleable in bulk). E/16626/2/Kl.

Firma angielska interesuje się importem statuetek z bronzu lub z imitacji bronzu. P/16615/59/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W PAŃSTWOWYM PODATKU PRZEMYSŁOWYM W ZWIĄZKU Z AKCJĄ ZWALCZANIA BEZROBOCIA.

W Nr. 17 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu z dnia 30 czerwca opublikowany został okólnik Ministerstwa z dn. 25-go czerwca b. r. w sprawie ulg w państwowym podatku przemysłowym w związku z akcją zwalczania bezrobocia, który ze względu na jego doniosłe znaczenie podajemy w brzmieniu dosłownem.

Do
wszystkich Izb Skarbowych, Urzędu Wojewódzkiego Śląskiego (Wydział Skarbowy) oraz wszystkich Urzędów Skarbowych.

W związku z akcją zwalczania bezrobocia Ministerstwo Skarbu w uzupełnieniu okólników z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 33, poz. 752) i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 6, poz. 196) na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 76, poz. 716) zarządza, co następuje:

Przedsiębiorstwa przemysłowe, wymienione w cz. II lit. C rozdziału XVIII i XIX taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, o ile w okresie od dnia 1 lipca 1936 r. do dnia 31 grudnia 1936 r. powiększą ilość zatrudnionych robotników ponad najwyższą normę, przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36:

a) zwolnione będą od obowiązku dopłaty do przewidzianej w ustawie o państwowym podatku przemysłowym ceny świadectw przemysłowych wyższej kategorji,

b) niezależnie od zwolnienia od obowiązku dopłaty do ceny świadectw przemysłowych wyższej kategorji otrzymają, o ile w okresie od dn. 1 lipca 1936 r. do dnia 15-go grudnia 1936 r. powiększą ilość zatrudnionych robotników ponad najwyższą normę, przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 conajmniej przez trzy miesiące, bonifikatę ceny świadectwa przemysłowego, wymaganego na rok 1936 w wysokości określonej w poniższej tabeli:

Bonifikaty dla przedsiębiorstw kategorji pierwszej świadectw przemysłowych przyznawane będą indywidualnie na podania składane do Ministerstwa Skarbu.

Zwolnienie od obowiązku dopłaty do ceny świadectwa przemysłowego wyższej kategorji przysługuje przedsiębiorstwom, powiększającym ilość zatrudnionych robotników z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań).

Bonifikata z ceny świadectwa przemysłowego dla przedsiębiorstw kat. II — VIII świadectw przemysłowych udzielana będzie przez terytorjalnie właściwy urząd skarbowy na indywidualne podania płatników, wnoszone do dnia 31 grudnia 1936 r., poparte zaświadczeniem miejscowego inspektora pracy, stwierdzającem najwyższą ilość zatrudnionych robotników w roku 1936 (do dnia 30 czerwca) oraz ilość faktycznie zatrudnionych robotników w okresie od dnia 1 lipca 1936 r. do dnia 15 grudnia 1936 r. według poszczególnych miesięcy.

O ile przedsiębiorstwo w okresie do dnia 30 czerwca 1936 r. nie zatrudniało najwyższej normy robotników, przewidzianej w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D.

Wysokość bonifikaty % % od ceny świadectwa przemysłowego wymaganego na rok 1936 wraz ze wszystkiemi dodatkami	Zwiększenie ilości zatrudnionych robotników ponad najwyższą normę, przewidzianą w okólnikach LL. D. V. 31634/4/35 i D. V. 37101/4/36 przy kategorji świadectwa przemysłowego									
				przy fabrykacji ręcznej			przy stosowaniu silników			
	II	III	IV	V	VI	VII	V	VI	VII	VIII
Przedsiębiorstwa wymienione w cz. II lit. C rozdział XVIII taryfy:										
10%	o 70	o 25	o 10	o 5	o 2	o 1	o 3	o 2	o 1	—
20%	o 140	o 50	o 20	o 10	o 4	o 2	o 5	o 3	o 2	—
30%	o 210	o 75	o 35	o 15	o 6	o 3	o 7	o 4	o 3	o 1
40%	o 280	o 100	o 50	o 20	o 8	o 4	o 10	o 5	o 4	—
50%	o 350	o 125	o 65	o 30	o 10	o 5	o 15	o 7	o 5	—
60%	o 420	o 150	o 80	o 40	o 12	o 6	o 20	o 9	o 6	—
70%	o 490	o 175	o 95	o 50	o 16	o 8	o 25	o 11	o 7	o 2
80%	o 560	o 200	o 110	o 60	o 20	o 10	o 30	o 13	o 8	—
90%	o 625	o 250	o 125	o 70	o 25	o 12	o 35	o 15	o 10	—
100%	ponad 625	ponad 250	ponad 125	ponad 70	ponad 25	ponad 12	ponad 35	ponad 15	ponad 10	ponad 3
Przedsiębiorstwa wymienione w cz. II lit. C rozdział XIX taryfy.										
10%	o 140	o 70	o 25	o 10	o 2	o 1	o 5	o 2	o 1	—
20%	o 280	o 140	o 50	o 20	o 4	o 2	o 10	o 3	o 2	—
30%	o 420	o 210	o 75	o 30	o 6	o 3	o 15	o 4	o 3	o 1
40%	o 560	o 280	o 100	o 40	o 8	o 4	o 20	o 5	o 4	—
50%	o 700	o 350	o 125	o 50	o 10	o 5	o 25	o 7	o 5	—
60%	o 840	o 420	o 150	o 60	o 12	o 6	o 30	o 9	o 6	—
70%	o 980	o 490	o 175	o 70	o 16	o 8	o 35	o 11	o 7	o 2
80%	o 120	o 560	o 200	o 85	o 20	o 10	o 40	o 13	o 8	—
90%	o1250	o 625	o 250	o 100	o 25	o 12	o 50	o 15	o 10	—
100%	ponad 1250	ponad 625	ponad 250	ponad 100	ponad 25	ponad 12	ponad 50	ponad 15	ponad 10	ponad 3

V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36, a w okresie od dnia 1 lipca 1936 r. do dnia 15 grudnia 1936 r. powiększyło stan zatrudnienia ponad tę normę, wówczas za podstawę obliczenia bonifikaty przyjmuje się stan zatrudnienia po dniu 1 lipca 1936 r. oraz najwyższą normę zatrudnienia, przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36.

Przykład:

Najwyższa ilość robotników zatrudnionych w okresie od dnia 30 czerwca 1936 r. w przedsiębiorstwie przemysłowem, wymienionem w cz. II lit. C. rozdział XIX taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, wynosiła 200 robotników.

W okresie od 1 sierpnia 1936 r. do 15-go grudnia 1936 r. przedsiębiorstwo zatrudniało 300 robotników. Bonifikata przysługuje w stosunku do 50 robotników (20% ceny świadectwa), ponieważ najwyższa norma zatrudnienia w myśl okólnika z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 wynosiła dla przedsiębiorstwa przemysłowego kategorji IV świadectw przemysłowych — 250 robotników.

Bonifikata ceny świadectwa przemysłowego zaliczana będzie na poczet świadectwa przemysłowego na rok 1937 należnego od zakładu przemysłowego przedsiębiorstwa ubiegającego się o bonifikatę.

Podania o przyznanie bonifikat, wynikających z niniejszego zarządzenia zwalnia się na podstawie art. 123 i 213 Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr. 14, poz. 134) od obowiązku uiszczania opłaty stemplowej, przewidzianej ustawą o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 64, poz. 404).

Podsekretarz Stanu:
(—) **F. Świtalski**

ZALICZENIE NADPŁATY PODATKU.

Na tle sposobu zaliczenia nadpłat podatkowych przez władzę skarbową powstają dość liczne spory, sprowadzające się do tego, że urzędy skarbowe nie liczą się zupełnie z wolą płatników, co do zaliczenia nadpłaty na ten podatek, który jest dla podatnika najbardziej uciążliwy, lecz dokonywują zaliczenia bez porozumienia się z płatnikami, a

często wbrew ich woli. Spory na tem tle powstałe zaogniają się jeszcze bardziej w tych wypadkach, jeżeli nadpłata podatkowa zaliczona zostanie na taką należność Skarbu Państwa, co do której podatnik uzyskał pewne ulgi.

Na tle powyższych zagadnień ukazało się orzeczenie Najwyższego Trybunału Administracyjnego L. Rej. 1652/33, w którem Trybunał wyjaśnił, że zaliczenie nadpłaty wbrew woli podatnika na zaległość podatkową, co do której przyznano płatnikowi ulgi w postaci spłaty ratalnej, nie jest dopuszczalne.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Problem rozbudowy przemysłu śledziołówczego w Gdyni

W miarę wzrostu zainteresowania naszych sfer gospodarczych rozwojem handlu i przemysłu w porcie gdyńskim, coraz większą uwagę poświęca się zagadnieniom, które mogą wywrzeć zasadniczy wpływ na zmianę obecnego przeładunkowego charakteru naszego portu.

Do takich zagadnień należą w pierwszym rzędzie dalekomorskie połowy śledzi, — przemysł typowo morski, pobudzający do życia cały szereg innych przemysłów towarzyszących i koncentrujący w porcie potężny handel śledziami. Są to powody, dla których przemysł ten otaczany jest, we wszystkich prawie europejskich państwach morskich, wyjątkową opieką.

Mimo, że od lat pięciu Gdynia jest świadkiem pionierskich prób i eksperymentów przeszczepiania tego przemysłu z obcego organizmu gospodarczego i choć trzeba przyznać, że na miarę sił jednostek dużo żmudnej pracy poświęcono temu zagadnieniu i osiągnięto poważne rezultaty, jeżeli chodzi o problem przemysłu śledziołówczego o ogólno-gospodarczem znaczeniu dla Polski i zasadniczem dla Gdyni, — jesteśmy jeszcze w stadjum wyjściowem i nie zdołaliśmy rozwiązać kwestji racjonalnej eksploatacji tego przemysłu na skalę państwa morskiego i w oparciu o wyłącznie własne siły.

Charakterystyczne dane liczbowe, które przytaczamy poniżej, świadczą o dużej pojemności naszego rynku na śledzie solone, a tem samem o dużej możliwości rozwojowej tego przemysłu w Polsce:

Przywóz śledzi do Polski w latach 1930—1935 w tonach netto

Rok	śledzie solone zagran.	śledzie sol. i mrożone zagraniczne	śledzie solone własn połowów.	przywóz razem	stosunek przywozu własnych połowów do importu śledzi zagranicznych	wartość przywozu śledzi zagran. w tysiącach zł
1929	834,455	15,287	—	98,732	—	55,927
1930	76,060	12,082	—	88,142	—	51,818
1931	41,758	10,567	—	52,325	—	28,293
1932	38,071	6,741	1,915	46,727	4 %	19,444
1933	36,744	5,398	4,220	46,362	9,1 %	15,129
1934	35,767	4,041	4,930	44,738	11,0 %	13,564
1935	40,378	5,158	3,362	48,898	6,8 %	15,971

Mimo zmniejszenia się cyfr importu śledzi w ostatnich latach blisko o 50% w stosunku do roku 1929, co pozostaje w związku z ogólnem skurczeniem się obrotów w dobie kryzysu, wystarczy przejrzeć fachowe wydawnictwa zagraniczne z branży przemysłu śledziowego, żeby się przekonać, że rynek nasz jest punktem zainteresowania światowej produkcji śledzia solonego i jednym z jego głównych odbiorców. Tak dużą stosunkowo pojemność naszego rynku przypisać należy z jednej strony znacznej ilości ludności żydowskiej w miastach prowincjonalnych, z drugiej zaś — niskiej naogół cenie śledzi, dzięki czemu są one dostępne dla szerokich mas, którym niska stopa życiowa i mała siła nabywcza rzadko kiedy pozwala na większy luksus niż śledzie. Warto się zastanowić nad faktem, że jeżeli Polska ma wogóle przystąpić do uprawiania dalekomorskich połowów na miarę państwa morskiego. to ze względu na swój rynek powinna rozpocząć od połowów śledzi, na które ma zapewniony zbyt. Bowiem na inne ryby morskie rynek polski jak dotychczas jest mało pojemny. (Tem częściowo należy tłumaczyć ostrożny i powolny rozwój naszych dalekomorskich połowów u wy-

brzeży Bornholmu, znacznie obfitszych w dorsze i płastugi od naszych terenów przybrzeżnych).

W związku z wprowadzonemi ostatnio ograniczeniami dewizowemi i ogólnem ciążeniem gospodarczem wszystkich narodów ku autarkji nasuwa się pytanie czy nie powinniśmy obecnie zdyskontować pojemności naszego rynku na śledzie i przystąpić energiczniej do rozbudowy naszego przemysłu śledziowego, którego rozwój, jak to wskazują dane statystyczne, został przed paru laty zahamowany. Niewątpliwie uaktywnienie naszego bilansu handlowego na kilkanaście miljonów złotych, miałoby znaczenie dla naszej gospodarki finansowej.

Wiąże się z tem również poważne zagadnienie zatrudnienia większej ilości robotników oraz zużytkowania surowców krajowych.

Dalekomorskie połowy śledzi przy systemie zbliżonym do wzorów holenderskich, są przemysłem wydobywczym i jednocześnie przetwórczym. Proces przetwórczy w schematycznem ujęciu polega na patroszeniu i zasoleniu śledzi w beczkach morskich na statku, poczem na sortowaniu i przepakowaniu ich na lądzie z beczek morskich do handlowych.

Ogromne znaczenie ma tu fakt, że surowiec pomocniczy, jakim jest sól, opakowanie, tj. beczki, dalej — prowiant dla załogi, środki pędne dla okrętów, tj. ropa i smary — może dostarczyć Polska. Jedynie kapitał inwestycyjny w danym wypadku statki i sieci, przez pewien czas bylibyśmy zmuszeni sprowadzać w przeważnej części z zagranicy.

Przyjmijmy teoretycznie, że najbliższy nasz program przewiduje rozbudowę przemysłu śledziołówczego do rozmiarów umożliwiających pokrycie połowy zapotrzebowania naszego rynku, który oszacujmy ostrożnie na 340.000 beczek rocznie. Produkcja nasza powinnaby była wynosić ok. 170.000 beczek handlowych, tj. ok. 200.000 beczek morskich rocznie, co przy przeciętnej cenie beczki handlowej 65 zł stanowiłoby wartość rynkową ok. 11 miljonów.

Gdybyśmy eksploatowali statki motorowe typu lugra holenderskiego, to dla osiągnięcia wyżej wymienionej produkcji musielibyśmy uruchomić około 100 takich jednostek, gdy w chwili obecnej cała polska flotylla śledziołówcza wynosi zaledwie 15 statków tego typu.

Przy wyżej zakreślonej produkcji przeszło 1400 rybaków znalazłoby zatrudnienie na statkach, przyczem ich roczne, gotówkowe tylko wynagrodzenie wynosiłoby ok. 2 miljonów złotych. Przeszło półtora tysiąca robotników i personelu administracyjnego znalazłoby zatrudnienie na lądzie przy sortowaniu i przepakowywaniu śledzi, reparacji i garbowaniu sieci oraz przy fabrykacji beczek.

Trzeba również pamiętać o drugiej stronie całego zagadnienia, a mianowicie o handlu. Byliśmy w Gdyni świadkami jak wybudowanie Hali i Chłodni Rybnej, budowa magazynów śledziowych i rozpoczęcie sprzedaży hurtowej śledzi przez polskie towarzystwa śledziołówcze — przeciągnęły stopniowo 30% (obecnie nawet więcej) przeładunków i handlu śledziami. Nie ulega wątpliwości, że jeszcze przed osiągnięciem przez własne połowy 50% pokrycia naszego rynku śledziowego, przeładunek i handel śledziami rozwinałby się znacznie, gdyż handel ten ma wyraźną tendencję koncentrowania się w jednem miejscu (dobór asortymentu).

Przypuszczamy, że osiągniecie wyżej zakreślonego stopnia rozwoju tego przemysłu, rozwiązałoby w znacznym stopniu problem uprzemysłowienia i uhandlowienia portu gdyńskiego, do czego przywiązujemy taką wagę.

Henryk Żebrowski.

TECHNOLOGJA CHŁODNICTWA RYBNEGO.

W związku z zainteresowaniem, jakie organizacje rybackie objawiają dla spraw zbytu ryb, Komitet Chłodnictwa porusza poniżej szereg zasadniczych zagadnień z tej dziedziny.

Transportowanie świeżych ryb. W naszych warunkach jedynym sposobem obniżenia temperatury przeznaczonych do transportu świeżych ryb jest przesypywanie ich drobnotłuczonym lodem. Tylko w takim stanie należy przesyłać je do miejsca przeznaczenia. W rybactwie jeziorowem, zwłaszcza na Kresach Wschodnich, przyjął się bardzo nieracjonalny sposób przygotowywania ryb do wysyłki w skrzynkach lub koszach. W tych wypadkach kładzie się na dno kosza lub skrzynki warstwę słomy lub tataraku, potem warstwę potłuczonego lodu i następnie na przemian warstwę ryb i znowu lodu, przyczem na wierzchu znajdować się powinna gruba warstwa lodu. Po przykryciu całego ładunku słomą, skrzynia, względnie kosz zostaje zbity gwoździami lub związany sznurami. Sposób ten nie jest wskazany, gdyż w takich warunkach lód bardzo szybko taje, zwłaszcza, gdy jest użyty w zbyt małych ilościach, w następstwie czego ryba zabrudza się słomą i przedstawia towar bardzo mało pociągający.

Właściwe opakowanie ryb. Znacznie lepsze wyniki otrzymuje się przez staranne opakowanie świeżych ryb, szczególnie przy transporcie gatunków wyborowych. Skrzynię wyściela się zwykłą lecz czystą słomą, albo jeszcze lepiej matami ze słomy lub sitowia. Następnie kładzie się czysty papier, najlepiej pergaminowy, tak, ażeby brzegi każdego arkusza wychodziły ponad brzegi skrzyni, a wreszcie potłuczony w kawałki lód wielkości

2—3 cm³. Na warstwie lodu układa się ryby w jednym rzędzie, tak, aby głowa jednej sztuki znajdowała się u nasady ogona ryby sąsiedniej, i brzuszkami do góry. Każdą warstwę ryb przesypuje się warstwą lodu. Na wierzch kładzie się najgrubszą warstwę lodu, a całość zakrywa się wystającemi brzegami papieru i zewnętrzną matą słomy, poczem zamyka się wieko skrzyni i pakunek, którego waga netto winna wynosić 30—50 kg, ściąga się drutem lub taśmą stalową. Na dnie skrzyni należy wybić kilka otworów dla ściekania topniejącego lodu.

Lód. Lód, używany do pakowania ryb, powinien być możliwie czysty. Przy użyciu lodu zakażonego drobnoustrojami, osiadają one na rybach w czasie topnienia lodu, co jest oczywiście rzeczą szkodliwą. Należy zatem używać wyłącznie lodu czystego, zebranego w okresie zimowym z otwartych części jeziora, zdala od brzegów i osiedli ludzkich. Rozdrobnienie lodu odgrywa dużą rolę przy przechowywaniu ryby. Należy mianowicie pamiętać, że lód dla przejścia w stan ciekły wymaga dużej ilości ciepła, które pobiera z ciała ryby. Im lód jest drobniejszy, tem szczelniej przylega poszczególnemi cząsteczkami do ciała ryby i tem szybsze i lepsze otrzymujemy ochłodzenie surowca rybnego.

W intensywnie prowadzonem rybołówstwie używa się specjalnych maszyn do wyrobu lodu grysikowego o bardzo drobnej i suchej konsystencji, przez co trwałość i wygląd przesyłanego surowca rybnego są znacznie lepsze. Ponieważ istnieją pewne gatunki drobnoustrojów, które mogą rozwijać się i rozmnażać nawet przy 0 °C, obniżając przez swoją działalność jakość surowca rybnego, niektóre kraje stosują lód fabryczny z dodatkiem drobnych części antyseptyków, głównie podchlorynów.

Ilość lodu, dodawanego do skrzyń, waha się w granicach 25—100% wagi ryb, zależnie od pory roku i odległości miejsca przeznaczenia od okolicy połowu.

POŁOWY RYB MORSKICH W CZERWCU.

Połowy przybrzeżne w czerwcu (279.670 kg ryb) wypadły względem czerwca zeszłorocznego (195.590 kg) bardzo korzystnie; połowy dalsze miejscowe (Głębia Gdańska) wypadły bardzo słabo (czerwiec 1936: 930 kg: czerwiec 1935: 3.470 kg), natomiast połowy dalekomorskie (Skagerak) wypadły dobrze (VI 1936: 3.000 kg; VI 1935: 400 kg), jednakże połowy te nie znalazły zbytu i w związku z tem w drugiej połowie miesiąca ich zaniechano.

Połowy flotyli Północnego Morza dały 152.000 kg śledzi, wartości 76.000 zł. Wszystkie pozostałe, już wymienione połowy dały 283.600 kg ryb, wartości łącznej 124.420 złotych. Stosunek ten uwydatnia poważne znaczenie pracy flotyli śledziowej.

Również rybołówstwo przybrzeżne było częściowo ograniczone pod presją niewystarczających możliwości zbytu ryb na rynku krajowym.

Szczególnie smutnie przedstawiła się jednak sprawa pionierskich połowów makreli na Skageraku. Kuter Hel III wyjeżdżał między 5-ym i 18-ym czerwca, lecz przywieziony połów 3.000 kg makreli musiał złożyć na swój rachunek do chłodni, gdyż nabywców na rybę nie było. Makrelami zainteresować się winny nietylko w handlu świeżą rybą: makrele wędzone są wyszukanym przysmakiem, i to nietylko ze stanu chłodzonego, lecz również ze stanu solonego. Pośrednictwo i organizacja sprzedaży mają tu do czynienia z nowym artykułem, który winien być wysoko ceniony przez spożywców w całym kraju i dzięki stosunkowo niskiej cenie winien znaleźć duży popyt.

Podział połowów przybrzeżnych i dalszych na poszczególne gatunki: ilość w kg, (wartość w groszach za kg w nawiasie): łososie: sztuk 121, kg 1.040 (300), troć: sztuk 69, kg 180 (400), płastugi: stornia: 209.050 kg (40), zimnica: 5.280 (20), gładzica 4.720 (40), skarp 8.410 (50), śledziki: 8.800 (30), węgorze 7.380 (120), dorsze: 26.010 (30), kwapy: 4.160 (40), makrele: 3.000 (100), szczupaki: 3.620 (140), okonie: 280 (50), płocie: 280 (30), certy: 1.390 (40).

Najlepsze połowy przybrzeżne uzyskali rybacy od strony pełnego Bałtyku: i tak od Chłapowa do Karwi najwięcej bo: 79.970 kg o wartości 31.703 zł, drugie miejsce miejscowości od W. Wsi do Jastarni: 78.500 kg — 32.790 zł, potem idzie Hel: 51.530 kg — 21.688 zł, dalej miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: 35.020 kg — 20.585 zł. na ostatniem zaś miejscu — Gdynia z 34.650 kg o wartości 14.349 zł.

Najwięcej ryb z połowów przybrzeżnych i dalszych sprzedano w stanie świeżym na rynku miejscowym bo 159.870 kg o wartości 72.323 zł, wędzarnie odebrały 93.340 kg — 40.058 zł, a resztę, tj. około 10% sprzedano w Gdańsku: 30.390 kg — 12.039 zł.

PRZEŁADUNEK RYB I TOWARÓW RYBNYCH W PORCIE GDYŃSKIM. W CZERWCU.

Wcześnie w tym roku rozpoczęty sezon połowów śledzi szkockich wywołał wzrost obrotów portu rybackiego i handlowego rybą importowana w porównaniu z odpowiednim miesiącem ubiegłego roku. Ogółem przeładowano ze statków 833 tys. kg ryb i towarów rybnych, w tem w porcie rybackim 516 ton.

Do portu rybackiego zawinęło 5 statków, z czego dwa statki z Anglji wyładowały: śledzi solonych szkockich: 3.640/2, półbeczek, a trzy statki z Norwegji przywiozły: śledzi solonych: 1.242/1 i 132/2 beczek, 15 ton mączki rybnej i 0.4 ton innych ryb.

W porcie handlowym 22 statków obcych i 6 statków polskich wyładowały: **śledzi solonych** 36 ton (z Holandji 10, Danji 4, Francji 22 ton); **tranu:** 137 ton (z Norwegji 53, z Holandji 83, z Danji 1 ton); **oleju rybnego:** 13 ton (z Finlandji 12,8 i z Anglji 0.2 ton). Innych ryb: 89 ton (Finlandja 24, Niemcy 64) oraz

konserw rybnych — 42 ton (z Portugalji 22 ton, Łotwy 7, Szwecji 3, Finlandji 3, Belgji 3, Francji 2, Marokko 0,6, Niemiec 1, Anglji 0.3 i z Norwegji 0,2 ton).

Z portu rybackiego wysłano 30 wagonów z rybami do kraju.

KRONIKA.

— **OBROTY RYBNE POLSKO - GDAŃSKIE W CZERWCU.** W ramach umowy polsko - gdańskiej wysłano do Gdańska ryb morskich: flądry 30.628 kg, śledziki 2.211 kg, łososie 81, makrele 75 kg, dorsze 300 kg, węgorze 100 kg, raków 150 kg.

Z W. M. Gdańska wywieziono do Polski: w kg ryby świeże: łososie 215, certy 4.385, leszcze 10.463, inne ryby 6.770. Ryby wędzone: certy 75, flądry 545, śledziki 735, śledziki marynowane 217.

(Komun. Portu Rybackiego).

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.** Początek sezonu szkockiego wykazał z jak wielkiemi trudnościami mają do czynienia importerzy w Gdyni. Brak miejsca w Chłodni uniemożliwił importerom zakup odpowiednich dla potrzeb rynku ilości śledzi. Część nowobudowanej chłodni śledziowej będzie oddaną do użytku za pięć tygodni czyli po sezonie matjesów. Dalszą zasadniczą trudnością to zła obsługa Gdyni przez eksporterów angielskich jeśli chodzi o szybkość w otrzymywaniu pierwszych transportów. Pierwsze śledzie matjesy otrzymał Gdańsk, pierwsze śledzie zwykłe (mocno solone) szkockie otrzymał również Gdańsk. Statki obsługują naprzód Gdańsk czy Szczecin, a na końcu Gdynię. Pozwala to importerom gdańskim na lepsze zarobki uzyskiwane na pierwszych śledziach, sprzedawanych na rynku polskim. Tembardziej, że większość żydowskich kupców z kraju wiedząc o tych trudnościach Gdyni, nie chce czekać kilka dni i czyni w Gdańsku całkowite zakupy. Najpilniejszem więc zadaniem gdyńskich importerów to starania w kierunku uniezależnienia się od wpływów Gdańska, jeśli chodzi o terminy nadchodzenia statków.

Ceny na śledzie szkockie, mocno solone, są wyższe od cen zeszłorocznych, co tłumaczą w Anglji zakupami Sowietów, spodziewając się nadal tendencji raczej zwyżkowej. Tak samo w ostatnich dniach zwyżkowały śledzie norweskie z tych samych powodów. (Komun. Portu Rybackiego).

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	20. 7.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	22. 7.
s/s CAPELLA*	27. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	29. 7.
—		**1) Turku, Helsinki, Viipuri** **2) Wasa, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s HERNÖSAND s/s E. RUSS l. s.	17. 7. 20. 7.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s COLOMBIE*	15. 7.	**Leningrad**		
s/s MARRAKECH*	27. 7.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH*	25. 7.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	20. 7.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	22. 7.
s/s CAPELLA*	27. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	29. 7.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s KODUMAA	22/25. 7.
		Tallinn		
s/s MAGNUS	19. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 7.
s/s SKJOELD	2. 8.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	3. 8.
		ŁOTWA		
s/s URANUS* lub subst. (via Bremen)	20. 7.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS* lub subst.	20. 7.
s/s MINOS* lub subst.	27. 7.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	27. 7.
		Ryga		
s/s MAGNUS	19. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 7.
s/s SKJOELD	2. 8.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	3. 8.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	19. 7. 2. 8.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	22. 7. 5. 8.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	19. 7. 2. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	22. 7. 5. 8.
s/s MARIEHOLM*	25. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	23/24. 7.
s/s MAGNUS	19. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	20. 7.
s/s SKJOELD	2. 8.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	3. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	25. 7. 8. 8.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	28. 7. 11. 8.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	23/24. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	23/24. 7.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	20. 7. 3. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	20/21. 7. 3/4. 8.
s/s BLENDA	27. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	29. 7.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LUDWIG s/s EGON	20. 7. 27. 7.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LUDWIG s/s EGON	20. 7. 27. 7.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s WILH. RUSS l. s. s/s KÄTE l. s. s/s ALBERT l. s. s/s TCZEW	18. 7. 21. 7. 25. 7. 28. 7.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s WILH. RUSS l. s. s/s KÄTE l. s. s/s ALBERT l. s. s/s TCZEW	18. 7. 21. 7. 25. 7. 28. 7.
		Bremen		
s/s URANUS* lub subst.	20. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* lub subst. via Ryga	20. 7.
s/s MINOS*	27. 7.		s/s MINOS* lub subst.	27. 7.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	22. 7. 29. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	16. 7. 23. 7.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska) co 2 tygodnie	s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	15. 7. 27. 7.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	27. 7. 10. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	27. 7. 10. 8.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BALZAC m/s BATAVIA m/s BALZAC	20. 7. 27. 7. 3. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC m/s BATAVIA m/s BALZAC	20. 7. 27. 7. 3. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	21. 7. 4. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	19. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	23. 7.
s/s LECH*	26. 7.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	30. 7.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	19. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	19. 7.
s/s LUBLIN*	26. 7.	co tydzień	s/s LUBLIN*	26. 7.
		Manchester/Liverpool		
s/s KENTUCKY	20. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KENTUCKY	20. 7.
s/s UFFE	27. 7.	co 1—2 tygodnie	s/s UFFE	27. 7.
		Leith/Grangemouth		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
STATEK	18. 7.	co tydzień	STATEK	18. 7.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s STÖR lub subst.	22. 7.	co miesiąc	s/s STÖR lub subst.	22. 7.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
m/s RHEA lub subst.	22. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	m/s RHEA lub subst.	22. 7.
s/s BERENICE lub subst.	29. 7.	co tydzień	s/s BERENICE lub subst.	29. 7.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	21. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	22. 7.
s/s PUCK	28. 7.	co tydzień	s/s PUCK	29. 7.
s/s OSK. FRIEDRICH	15. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s OSK. FRIEDRICH	16. 7.
s/s ARIADNE l. s.	22. 7.	1—2 razy w tygodniu	s/s ARIADNE l. s.	23. 7.
s/s BUTT	20. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	20. 7.
s/s BUSSARD	30. 7.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	30. 7.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 31. 7.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 31. 7.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	21. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	22. 7.
s/s ŚLĄSK*	28. 7.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	29. 7.
s/s BUTT	20. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	20. 7.
s/s BUSSARD	30. 7.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	30. 7.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s NICOLAS PATERAS	15. 7.
		co 3 tygodnie	STATEK	29. 7.
		Antwerpja		
s/s KODUMAA	22. 7.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	28. 7. 11. 8.	**Havre/Cherbourg** *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	17. 7. 31. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s MARRAKECH*	23. 7.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s COLOMBIE* s/s MARRAKECH*	13. 7. 27. 7.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	19. 7. 2. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	20. 7. 3. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER s/s MELILLA	23. 7. 2. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER s/s MELILLA	23. 7. 2. 8.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie		
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
—		*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s ALICANTE	ok. 28. 7.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
m/s TUNIS	30. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s NORDLAND m/s HEMLAND m/s VINGALAND	21/22. 7. 1. 8. 6. 8.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s ERLAND m/s NORDLAND	16. 7. 25. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s NICOLAS PATERAS STATEK	15. 7. 29. 7.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
m/s LEWANT s/s SARMACJA	20/21. 7. 17/18. 8.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	21. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CLIFFWOOD*	25. 7.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANMAIL*	25. 7.
s/s SCANPENN*	1. 8.	co tydzień	s/s SCANYORK	29. 7.
s/s ARGOSY*	8. 8.		s/s CLIFFWOOD	6. 8.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	31. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s BATORY*	22. 7.
m/s BATORY*	15. 8.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	11. 8.
m/s PIŁSUDSK*	31. 8.		m/s BATORY*	25. 8.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	25. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s TANGER	25. 7.
s/s MELILLA	2. 8.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	2. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s SANTOS	28. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s SAN FRANCISCO	20/24. 7.
		co 3 tygodnie	m/s VALPORAISO	29. 8.
s/s BORE VIII	15. 7.			
s/s NAVIGATOR	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
s/s HERAKLES	12. 8.	co 2 tygodnie		
s/s PUŁASKI	23. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
	25. 10.	co 6 tygodni	s/s WISŁA	29/31. 7.
			s/s PUŁASKI	2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KLIPPAREN	23. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
		co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	s/s THESEUS	18. 7.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s ASPHALION	8. 8.
—		co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	29. 8.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TORONTO	26. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s TORTUGAS	17. 7.
m/s RAGNHILSHOLM	3. 8.	co 3—10 dni na wejściu	m/s UDDEHOLM	13. 8.
m/s TITANIA	14. 8.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co 2—4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

16 lipca:

m/s ERLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Polska — Lewant.
s/s KASTELHOLM lin. dodatk. z portów wschodnio-szwedzkich, pasażersko-towarowy dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CIMBRIA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s NORA po węgiel, PAM.
s/s SCHIELAND po węgiel, Progress.

17 lipca:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pasaż., pocztą i towarami, Gdynia — Am. Lin. Żegl.
m/s TORTUGAS lin. po ładunek do portów Gulfu (zat. Meksykańskiej), Bergenske.
s/s HERNÖSAND lin. po ładunek do portów południowo - fińskich, Lenczat.
s/s SOLSTAD po węgiel, MEW.
s/s TURAIDA po węgiel, Bergenske.
s/s GRETCHEN MÜLLER po węgiel, Bergenske.

18 lipca:

s/s MINORCA lub subst. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s WILHELM RUSS lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s HERFINN z ładunkiem śledzi, Bergenske.
s/s FORTUNATUS po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, PAM.

19 lipca:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Pol. Z. Korp. Bałtycka.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.
s/s ANNA GRETA lin. z Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.

20 lipca:

m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
m/s BALZAC lin. wschodnio - norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URANUS lub subst. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s KENTUCKY lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BUTT z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s E. RUSS lin. po ładunek do portów zachodniej Finlandji, Lenczat.
s/s NORDBORG po drzewo, PAM.
s/s FLEETWING po drzewo, PAM.
s/s VIBEKE MAERSK ze złomem, PAM.
s/s BRAVORE z drobnicą i złomem, PAM.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.
s/s HUDIKSVALL ze złomem, PAM.
s/s ARNO ze złomem, Rummel & Burton.
s/s HILDA ze złomem, Rummel & Burton.
ż/m VITA, Rummel & Burton.

21 lipca:

m/s SAN FRANCISCO lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
m/s NORDLAND lin. z portów Lewantu tylko dla wyładowania, Polska — Lewant.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Londynu, Pol. Zj. Korp. Bałt.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasaż. i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s KÄTE lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
m/s LEWANT lin. z Gdańska po ładunek do portów lewantyńskich, ładuje również do Salonik, Rothert & Kiłaczycki.
s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.

22 lipca:

m/s RHEA lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s STÖR lin. z Bristol dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ARIADNE lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s KODUMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SVINT ze złomem, PAM.

23 lipca:

s/s SCANMAIL lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s MARRAKECH lin. z Havre po pasażerów i tow. do Leningradu, PAM.
m/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki dla wyładowania, Bergenske.
s/s TANGER lin. portugalsko - marokańska dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. wschodnio - szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

24 lipca:

s/s PUKKOSTON z 9.000 t. ryżu, PAM.

25 lipca:

m/s NORDLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, ładuje również do Burgas, Polska—Lewant.

s/s CLIFFWOOD lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s ALBERT lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s TORA lin. z Norrköping/Stockholm dla wy- i załadowania, PAM.

s/s VIKING po drzewo, PAM.

26 lipca:

m/s TORONTO lin. z portów Gulfu (zat. Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pasaż. i wyładowania, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokrętow. pasaż. i wyładowania, Polbrit.

s/s POZZUOLI po węgiel, Behnke & Sieg.

O utrzymanie pracy łuszczarń pestek morelowych

Do roku 1934 nie było w Polsce łuszczarni pestek morelowych. Kupcy oraz fabryki cukiernicze wolały importować gotowe jądra pestek morelowych z zagranicy, aniżeli zadać sobie trud zorganizowania łuszczarni pestek morelowych w kraju.

Ponieważ przemysł cukierniczy w ostatnich latach zaczął się coraz więcej rozwijać i w konsekwencji tego rosło zapotrzebowanie na surowiec i półfabrykaty cukiernicze, sfery zainteresowane zainicjowały stworzenie w Polsce przemysłu dla wyrobu półfabrykatów cukierniczych, aby w ten sposób ograniczyć import półfabrykatów względnie gotowych artykułów z zagranicy i przejść jedynie na import samych surowców. Inicjatywa ta została zrealizowana. W r. 1934 powstały już w kraju większe zakłady dla wyrobu półfabrykatów cukierniczych, między temi także zakłady łuszczarni pestek morelowych.

Zapotrzebowanie Polski na jądra pestek owocowych (moreli i brzoskwiń) wynosi od 320—375 ton rocznie.

Import jąder pestek morelowych przedstawiał się w ostatnich latach następująco:

1933 r.	— 3.754 q	wartości 398	tys. złotych
1934 r.	— 2.654 q	„ 317	„ „
1935 r.	— 421 q	„ 66	„ „
od 1. I. — 31. V. 1936 r.	— 731 q	„ 150	„ „
od 1. I. — 31. V. 1935 r.	— 264 q	„ 39	„ „

Głównymi dostawcami jąder morelowych są kraje: U. S. A. oraz Persja. Import jest dokonywany jednak za pośrednictwem krajów trzecich.

Import pestek morelowych itp. wynosił:

w 1934 r.	— 1.997 q	wart. 111	tys. zł
w 1935 r.	— 9.315 q	„ 432	„ „
od 1. I.—31. V. 36 r.	— 5.943 q	„ 274	„ „
od 1. I.—31. V. 35 r.	— 3.770 q	„ 173	„ „

Pestki te importuje się bezpośrednio z U. S. A.

Z powyższych cyfr wynika, że z powstaniem krajowego przemysłu łuszczenia pestek morelowych, import jąder gotowych spadł bardzo znacznie i w r. 1935 wynosił już tylko 12% importu z r. 1933. Natomiast import surowca (pestek) wzrósł w r. 1935 w stosunku do importu w r. 1934 o około 470%.

W pierwszych pięciu miesiącach bieżącego roku widzimy znów pewne przestawienie w tym dziale na niekorzyść łuszczarni krajowych. Import bowiem jąder gotowych zwiększył się w stosunku do importu w pierwszych 5 miesiącach ubiegłego roku pod względem ilości o około 176%, a pod względem wartości o około 285%, podczas, gdy import surowca wzrósł w takimże okresie ilościowo o około 57,5%, a wartościowo o około 58%. Cyfry te dowodzą o dalszym rozwoju przemysłu cukierniczego Polski oraz znacznem zwiększeniu zapotrzebowania tego przemysłu na jądra morelowe. Niestety, proporcja pokrycia zapotrzebowania na jądra morelowe w kraju i zagranicą nie została zachowana. W pierwszych pięciu miesiącach br. sprowadzono już bowiem o przeszło 73% jąder gotowych z zagranicy więcej, niż w całym roku 1935; import surowca natomiast wynosił zaledwie 64% importu zeszłorocznego.

Dla informacji wyjaśniamy, że pestki morelowe, importowane z U. S. A. zawierają jądra gorzkie. Przemysł cukierniczy oprócz jąder morelowych gorzkich potrzebuje także pewną ilość jąder morelowych słodkich. Jądra słodkie zawierają jedynie pestki morelowe perskie oraz hiszpańskie. Ponieważ próby importu pestek morelowych z Persji i Hiszpanji nie dały pozytywnego rezultatu, Polska zmuszona jest jeszcze importować jądra morelowe słodkie z zagranicy gotowe. Natomiast nie powinna importować jąder morelowych gorzkich, gdyż nie leży to w interesie naszego bilansu płatniczego oraz rozwoju krajowego przemysłu łuszczarnianego.

Na terenie obszaru celnego R. P. istnieją cztery łuszczarnie pestek morelowych: dwie w Gdyni, obsługujące prawie wszystkie zakłady cukiernicze w Polsce oraz dwie w Gdańsku, nastawione głównie na łuszczenie pestek morelowych dla własnych celów. W zakładach gdyńskich znalazło zatrudnienie przeszło 60 pracowników.

Do dnia 13 maja br. można było przywozić do kraju pestki morelowe bez większych trudności. Istniejące łuszczarnie mogły zatem normalnie pracować, gdyż trudności ich ograniczały się głównie do walki z konkurencją obcą. Po wprowadzeniu jednak z wyżej podanym terminem zakazu przywozu na wszystkie towary zagraniczne, pod który podpadły także pestki morelowe, przemysł gdyński, nie mając na czas oclonego surowca, znalazł się w trudnej sytuacji. Dotychczas żadna z firm nie otrzymała pozwoleń przywozu na import pestek, pomimo, że surowiec nadszedł do Gdyni jeszcze przed wprowadzeniem zakazu przywozu. Według oświadczenia czynników miarodajnych, pozwolenia przywozu na powyższy artykuł będą wydawane jedynie w tranzakcjach kompensacyjnych. Ponieważ procedura taka jest bardzo skomplikowana i przewlekła, import pestek morelowych może się załamać, a zwiększyć się import jąder gotowych, co nie leży w interesie ogólno-gospodarczym kraju.

NOWY TRANSPORT CYTRYN W GDYNI.

W dniu 11 bm. s/s Eudora wyładował w Gdyni około 10.400 skrzyń cytryn syryjskich. Około 10 tys. skrzyń przeznaczonych jest dla firmy Gdyńskie Targi Owocowe S. A., a pozostałe ilości dla firmy Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. w Gdyni. Towar został złożony w magazynach Chłodni i Składów Portowych.

Następny większy transport cytryn syryjskich oczekiwany jest w dniach 20—22 bm. Ogółem nadejdzie m/s Lewant około 9.000 skrzyń cytryn, przyczem cała ilość przeznaczona jest dla firm aukcyjnych w Gdyni.

Wskutek zwiększonego dowozu cytryn. ceny, które w dniu 24. VI. br. wahały się w granicach 70—70,50 zł za skrzynię spadły do zł 50,— za skrzynię.

ŚLIWKI KALIFORNIJSKIE.

Normalny kontyngent przywozowy na śliwki kalifornijskie, który w pierwszem półroczu wynosił dla przemysłu 500 ton, a dla handlu 250 ton, został na drugie półrocze br. wogóle cofnięty. Obecnie można importować śliwki amerykańskie jedynie w kompensacie towarowej. Firmy, które nie będą mogły dokonać tranzakcyj kompensacyjnych własnych, zmuszone będą kupować śliwki kalifornijskie u firm konkurencyjnych. W ten sposób wyeliminowane zostaną od importu firmy, które czekały tylko na kontyngenty przywozowe i w żaden sposób nie chciały się przyczynić do zwiększenia naszego wywozu do U. S. A.

NOWA WYTWÓRNIA SOKÓW OWOCOWYCH W GDYNI.

W Gdyni istniała dotychczas jedna wytwórnia soków owocowych i to wyłącznie dla zaopatrywania rynku lokalnego. Wytwórnia ta znajduje się w Chylonji, właścicielem jest p. Alojzy Nagórski.

Ostatnio, jedna z najpoważniejszych firm importowych owoców przystąpiła do urządzenia drugiej wytwórni soków owocowych w Gdyni i to w samym porcie. Wytwórnia ta produkować będzie soki owocowe przeważnie na eksport.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Na ostatnich przetargach, tj. w czasie od 25. VI. — 10. VII. przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły ogółem 5.236 skrzyń cytryn syryjskich, z których wycofano 1.110 skrzyń spowodu braku nabywców. Pozatem Gdyńskie Targi Owocowe wystawiły w tym okresie 1.050 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" z ostatniego w tym sezonie transportu pomarańcz z Hiszpanji, który nadszedł do Gdyni dnia 26. VI. br. s/s „Scania". Po sprzedaży powyższych ilości pomarańcz hiszpańskich pozostało jeszcze w magazynach celnych w Gdyni z odnośnego transportu około 4.000 skrzyń pomarańcz, które będą licytowane w następnym tygodniu. Spodziewane jest również wystawienie do przetargu, w drugiej dekadzie bm., pomarańcz kalifornijskich, nadeszłych do Gdyni dnia 22 czerwca br. m/s „Washington Express" w ilości około 15.000 skrzyń.

Przy sprzedaży cytryn syryjskich dała się zauważyć zniżka cen, co może da się wytłumaczyć oficjalnem zniesieniem sankcyj i spodziewanem uruchomieniem kontyngentu na cytryny włoskie.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dwa przetargi. Na aukcji w dniu 4 lipca br. wystawiły 757 skrzyń cytryn syryjskich ze s/s „Halfdan", które w całości sprzedano w partjach po ca 100 skrzyń.

Nabywcami były 2 firmy z Katowic i 2 z Gdyni.

Za powyższy towar osiągnięto cenę 62—65,50 zł za skrzynię.

W dniu 6 lipca br. wystawiono 956 skrzyń cytryn syryjskich, z czego sprzedano jedynie 356 skrzyń, po cenie 56—58,25 zł za skrzynię.

W przetargu wzięło udział 5-ciu kupców z Gdyni, Gdańska, Katowic i Lwowa.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły łącznie 2 przetargi. Na aukcji w dniu 27 czerwca br. wystawiły 1,213 skrzyń cytryn syryjskich (towar komisowy). Z powyższej partji wycofano 310 skrzyń z limitem 60 zł za skrzynię, spowodu braku nabywców przy tym limicie.

Za sprzedany towar otrzymano 57—70,50 zł za skrzynię. W przetargu wzięło udział 11 kupców z Łodzi, Warszawy, Katowic, Stryja i Gdyni.

Towar sprzedano w partjach po 100 skrzyń.

Na drugim skolei przetargu w dniu 30 czerwca br. wystawiły 2.310 skrzyń cytryn syryjskich, z czego 1.800 skrzyń — towar własny bez limitu, 200 skrzyń towar nieodebrany z poprzedniej aukcji, oraz 310 skrzyń towar komisowy bez limitu.

Sprzedano 2.110 skrzyń po cenie 41—64.25 zł za skrzynię.

W przetargu wzięło udział 31 kupców z Warszawy, Łodzi, Lwowa, Gdańska, Gdyni, Katowic i Bydgoszczy. Spowodu dużej liczby kupców towar został sprzedany w większej części w partjach po 50 i 25 skrzyń.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły jeden przetarg w dniu 10 lipca br. Na przetargu tym wystawiły 1.050 skrzyń pomarańcz hiszpańskich „Bernas" ze s/s „Scania".

Towar sprzedano w całości w cenie 95—98 gr za 1 kg.

W przetargu wzięło udział ponad 20 kupców z Łodzi, Krakowa, Warszawy i Gdyni.

Większe zainteresowanie się tym artykułem przez kupców wynika z tego, że jest to ostatnia partja pomarańcz hiszpańskich nadeszłych do Polski w kończącym się sezonie.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Na rynku towarów kolonjalnych sytuacja nie jest jasna. Pomimo dowozu artykułów kolonjalnych, ceny na niektóre towary pochodzenia zagranicznego zwyżkują, podczas, gdy na rynkach zagranicznych w tych samych artykułach panuje tendencja spokojna i ceny utrzymane są na poprzednim poziomie. Głównym artykułem bojowym są u nas: kawa surowa, herbata i korzenie. Na inne artykuły jak: masło kakaowe, ziarna kakaowe, owoce suszone, konserwy rybne i oliwę ceny utrzymują się na poziomie cen poprzednich tygodni, a nawet o ile chodzi o owoce suszone nieco spadły.

Kawa surowa.

Ceny na kawę brazylijską zwyżkowały do zł 3,75—3,80 za 1 kg. W magazynach portowych zalega przeszło 440 ton kawy ze s/s Pułaski. Kawa ta nie może być jednak wprowadzona do kraju, gdyż formalności, związane z wydaniem pozwoleń przywozu oraz pozwoleń na przydział dewiz nie zostały jeszcze dla kupców polskich załatwione i o ile chodzi o te ostatnie zezwolenia — nie wiadomo nawet, kiedy będą załatwione. Narazie Komisja Dewizowa zwróciła niektórym importerom wnioski o przydział dewiz dla wyjaśnienia, z jakich tranzakcyj wiązanych pochodzi zalegająca kawa. W lepszem położeniu znaleźli się importerzy gdańscy. Bank von Danzig przydzielił już im dewizy na importowaną kawę brazylijską, tak, że wyprzedzą oni naszych importerów przy wprowadzeniu kawy do kraju i osiągną najlepsze zyski ze sprzedaży kawy. Po nasyceniu bowiem rynku, ceny spadną do poziomu cen normalnych.

Popyt na kawy niebieskie słaby — ceny zniżkują.

Herbata.

Ceny na herbatę zwyżkowały o około 20 zł na 1 kg. Zwyżka ta spowodowana została zniesieniem normalnych kontyngentów przywozowych na herbatę z krajów poza kolonjami angielskiemi. Import herbaty z tych krajów może się odbywać jedynie w kompensacie towarowej, a kontyngent normalny z kolonij angielskich jest bardzo mały. Import herbaty w kompensacie jest bardzo skomplikowany, wobec czego kupcy starają się pokryć swoje zapotrzebowanie po każdej cenie.

Korzenie.

W handlu hurtowym korzeni dała się zauważyć w pierwszej dekadzie bm. bardzo mocna tendencja na wszelkie rodzaje korzeni. Ze względu na ekspirację umowy handlowej polsko - francuskiej z dniem 10 bm. i w związku z tem na niepewne losy co do dalszego obowiązywania stawek konwencyjnych, kupcy krajowi starali się nabywać korzenie u importerów ponad normalne ich zapotrzebowanie. Spowodowało to pewną zwyżkę cen na wszystkie gatunki korzeni i powstrzymało importerów od szybkiego wyzbywania się towaru. Z chwilą sprolongowania jednak umowy handlowej o dalsze 15 dni, nastąpiło w handlu korzeniami pewne odprężenie i ceny wróciły prawie do normalnego poziomu.

GODZINY PRACY BIURA AUKCYJ OWOCOWYCH.

Z dniem 1 lipca rb. biura Aukcyj Owocowych czynne są od godz. 8-ej do godz. 3-ej po południu bez przerwy.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

ROZWÓJ PRZEŁADUNKU OWOCÓW I URZĄDZEŃ SKŁADOWYCH DLA OWOCÓW W PORCIE HAMBURSKIM.

Gdy dwa lata temu rozpoczęto w Hamburgu przebudowę dwu zwykłych hal składowych na halę owocową i specjalną halę bananową przedsięwzięcie to traktowano bardzo pesymistycznie. Jednakże obydwie przebudowy nietylko się opłaciły, lecz wywołały i przyśpieszyły dalszą przebudowę w ciągu bieżącego lata jeszcze dwu hal, z których jedna ma być oddana do użytku na 1 października, druga na 31 grudnia. Hale te będą służyć w dużej mierze handlowi tranzytowemu owocami południowemi. W roku 1937 port hamburski będzie dysponować wraz z czterema przebudowanemi halami — powierzchnią składową 90 tysięcy kw. metrów w specjalnych halach owocowych. Owoce idą stąd tranzytowo do Czechosłowacji, Szwajcarji, Polski, oraz w kierunku na wszystkie ważniejsze porty bałtyckie. Niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe oraz maklerzy ten handel wydatnie popierają.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK V | GDYNIA 25 lipca 1936 r. | NR. 20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sytuacja gospodarcza Okręgu Izby

(Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora na Plenarnem Zebraniu Izby w dniu 18 lipca 1936 r.)

Mówiąc o sytuacji gospodarczej w naszym okręgu, nie mogę nie dotknąć sytuacji ogólnej. Otóż na terenie międzynarodowym jesteśmy świadkami zmagania się w dalszym ciągu sprzecznych dążeń, wywołujących stan niepewności i brak stabilizacji w stosunkach politycznych. Stan ten wywołuje brak zaufania w stosunkach gospodarczych i hamuje dalszy rozwój i odbudowę gospodarczą świata: pomimo to jednak w wielu krajach nastąpił znaczny wzrost produkcji przemysłowej i w związku z tem nastąpiła ogólna poprawa sytuacji gospodarczej. Możemy zanotować, iż kraje skandynawskie: Szwecja, Danja, Norwegja przekroczyły już w r. 1935 wskaźniki produkcji wysokiej konjunktury roku 1929, a wskaźniki cen hurtowych zbliżają się do poziomu roku 1929.

Ożywienie w przemyśle w niektórych krajach jest po części także rezultatem stosowanych na szeroką skalę dozbrojeń, wywołujących słusznie obawę przyszłych konfliktów międzynarodowych, lecz narazie działających ożywczo na stosunki gospodarcze.

W obecnej sytuacji polityczno - gospodarczej możemy również zanotować fakty, zapowiadające pomyślniejszy układ stosunków gospodarczych na przyszłość. Należy do nich przedewszystkiem wyjście kapitału z dotychczasowego stanu bezczynności. Kapitał zagraniczny, nie odważając się narazie jeszcze na lokaty w formie długoterminowych pożyczek, szuka jednakże zarobków w postaci pożyczek krótko i średnioterminowych. Odnosi się to przedewszystkiem do kapitałów angielskich. W ostatnim czasie notujemy również pomyślne zjawisko, jeżeli chodzi o politykę gospodarczą Stanów Zjednoczonych. Wyraża się ona bowiem w zawieraniu liberalnych traktatów handlowych, opartych bądź to na klauzuli największego uprzywilejowania, bądź też na daleko posuniętych zniżkach celnych. Pozatem obserwujemy przejawy dążeń do ustabilizowania się dwóch najważniejszych walut, t. j. funta i dolara, na których będzie mógł się oprzeć handel międzynarodowy.

Niewyjaśniona światowa sytuacja polityczna wywołała i na naszym rynku finansowym nieufność i pęd do tezauryzacji, który przybrał szczególnie silne napięcie w miesiącach marcu i kwietniu. W rezultacie Rząd był zmuszony do wprowadzenia z dniem 27 kwietnia rb. ograniczeń dewizowych.

Chciałbym przytem podkreślić, że założeniem wprowadzonych restrykcyj nie miało być ograniczenie naszej wymiany handlowej z zagranicą. Krótki stosunkowo okres funkcjonowania przepisów nie pozwala na sformułowanie poglądów co do ostatecznych skutków oddziaływania tych ograniczeń na ogólną sytuację gospodarczą Polski. Możemy jedynie stwierdzić, że odnośne zarządzenia były konieczne dla ratowania Skarbu Państwa i waluty.

Wzrost siły nabywczej ludności jest niewątpliwie podstawowym warunkiem wzrostu produkcji przemysłowej. Na skutek podniesienia się cen na zboże wzrosła siła nabywcza ludności wiejskiej, wykazując zwiększony popyt na artykuły przemysłowe, narazie jednak

przeważnie tylko na cele inwestycyjne. W przeciwieństwie do tego zmniejszyła się bardzo poważnie siła nabywcza świata urzędniczego na skutek wprowadzenia nadzwyczajnych dodatków do podatku dochodowego.

W tych warunkach wzrost produkcji przemysłowej (Instytut Badania Konjunktur określa obecny wskaźnik produkcji na 71 w stosunku do 100 w roku 1928) i zatrudnienia jest niewielki. Według danych Funduszu Pracy również w naszym okręgu można zanotować spadek bezrobocia za pierwsze cztery miesiące rb.

Pomimo tych objawów rentowność przemysłu naszego jest w dalszym ciągu niezadawalająca. Jest faktem, że spółki akcyjne naszego okręgu w roku 1935 w przeważnej części nawet nie poczyniły odpisów na amortyzację. Przyczyną tego są znane powszechnie sztywne elementy kalkulacji (niezmienione świadczenia podatkowe i socjalne).

Natomiast faktem nader doniosłym dla gospodarki naszej jest osiągnięcie przez Pana Wicepremjera Kwiatkowskiego zrównoważenie budżetu Państwa.

Duże trudności, a nawet niebezpieczeństwo przedstawia dla naszej sytuacji gospodarczej i politycznej fala strajkowa, która w ostatnim czasie była szczególnie ostra. Obecnie daje się już zauważyć pewne odprężenie w związku ze stopniowem uruchamianiem funduszów na roboty publiczne i mieszkaniowe.

To, co poprzednio powiedziałem o ujemnem oddziaływaniu „sztywnych elementów kalkulacyjnych" na przemysł, odnosi się również do handlu. Handel w okręgu Izby notuje w pierwszem półroczu rb. poważny spadek obrotów, dochodzący n. p. w branży gastronomicznej nawet do 50% w stosunku do obrotu w roku 1935. Jedynym objawem dodatnim dla handlu było scalenie szeregu podatków. W takim stanie rzeczy nie miał handel okręgu Izby możliwości do odbudowy rynku wewnętrznego. Tymczasem wzmocnienie handlu wewnętrznego staje się wobec trudności na odcinku handlu zagranicznego zagadnieniem coraz większej wagi. Ta opinja kupiectwa, której między innemi dało wyraz także kupiectwo pomorskie przez swoją centralną organizację zawodową, t. j. Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, znalazła ostatnio cenne potwierdzenie w przemówieniu Pana Ministra Przemysłu i Handlu na Zjeździe Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Łodzi.

Pierwszym krokiem do uzdrowienia stosunków w naszym handlu jest utworzenie Międzyizbowej Komisji Handlu Wewnętrznego, która winna przepracować wszelkie problemy, stwarzające nowe a stałe warunki pracy dla kupca.

Jednem z dalszych zagadnień, które teren naszego okręgu w dużym stopniu obchodzą, jest zagadnienie wymiany towarowej z Gdańskiem. Od chwili podjęcia prac specjalnej Komisji porozumiewawczej, skargi na trudności w zbycie artykułów polskich na rynku gdańskim napływają znacznie rzadziej. Niemniej ogólny obrót polsko-gdański ucierpiał najpierw na skutek przeprowadzenia przez Senat Wolnego Miasta Gdańska dewaluacji guldena i reglamentacji dewizowej. Najwięcej niezadowolenia panuje wśród drobnych naszych dostawców, którzy sprzedają w Gdańsku towary bezpośrednio kupcom gdańskim. Drugim momentem, utrudniającym wymianę towarową, były wprowadzone ograniczenia dewizowe, w których potraktowano Gdańsk jako zagranicę. Trudnościom tym zaradziły przeprowadzone ostatnio rokowania z Gdańskiem. Poza ogłoszeniem przez Senat Woln. Miasta Gdańska rozporządzenia, ograniczającego nabywanie dewiz za złote polskie, dozwolono kupcom gdańskim na prowadzenie w bankach polskich t. zw. „rachunków gdańskich", przy pomocy których mogą się kupcy gdańscy rozrachowywać z dostawcami polskimi. Należy się spodziewać, że wskazane zarządzenia usuną trudności, częściowo napotykane przez nasz przemysł i handel przy dostawach do Gdańska.

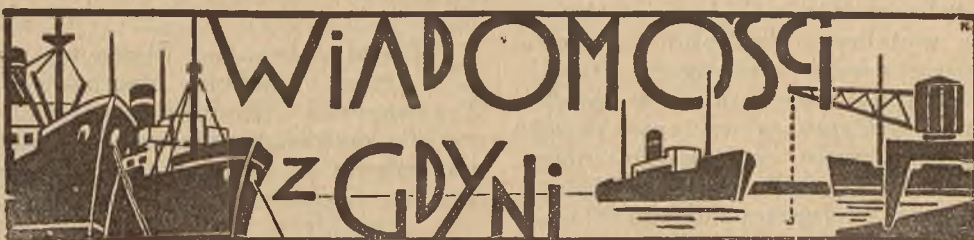
W końcu wypada jeszcze zwrócić uwagę na obecną sytuację naszego portu. Praca portu w roku 1935 dała około 4% nadwyżki przeładunków w porównaniu z rokiem 1934, wykazując ogółem 7.474.443 tony towarów w eksporcie i imporcie. Zmniejszające się stopniowo tempo wzrostu obrotów towarowych portu wskazuje niewątpliwie na wyczerpanie możliwości zwiększenia obrotów w ramach obecnych rozmiarów naszej wymiany towarowej z zagranicą i zbliżenia się do optimum w zakresie przeciągnięcia ładunków z obcych portów na port gdyński. Ta sytuacja nie stwarza jednak podstaw do pesymistycznego zapatrywania się na przyszłość naszego portu. Istnieją bowiem poważne możliwości zwiększenia obrotu towarowego przez rozbudowę przemysłu na terenie portu, nasilenie aparatu handlowego w porcie i wreszcie w drodze zwiększenia ruchu tranzytowego. Dla osiągnięcia tych zamierzeń konieczny jest szereg nowych posunięć gospodarczych w celu stworzenia odpowiednich warunków rozwojowych w porcie. Mogę Panom Radcom zakomunikować, że całokształt tych spraw objęty jest programem bieżących i najbliższych prac naszej Izby, był przedmiotem konferencji z pp. Wicepremjerem i Ministrem Przemysłu i Handlu i jest obecnie rozważany przez resorty obu pp. Ministrów.

Uważam, że optymistyczne nasze zapatrywanie na dalszy rozwój portu znajduje także usprawiedliwienie w obrotach za pierwsze półrocze bieżącego roku. Obroty te wykazały dalszy wzrost o 3% w porównaniu z 1 półroczem 1935 r. Odpowiednie cyfry przedstawiają następujący obraz:

Rok	Eksport	Import
1934	2.858.495,3 ton	472.478,7 ton
1935	2.929.687,8 ton	559.826,3 ton
1936	3.059.731,8 ton	549.352,9 ton

Godnem uwagi jest to, iż pomimo działania ograniczeń dewizowych bardzo niewiele zmniejszył się import przez Gdynię w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Dzięki bowiem życzliwemu stanowisku Komisji Dewizowej zostały przedewszystkiem usunięte w drodze udzielenia t. zw. zezwoleń generalnych te trudności, które aparat portowy mógłby odczuwać przy obsłudze technicznej strony obrotu portowego. Następnie, dzięki nadaniu specjalnych upoważnień w zakresie spraw dewizowych Dyrektorowi gdyńskiego oddziału Banku Polskiego, nie odczuła Gdynia specjalnie pogorszenia warunków jej pracy. Podkreślenie tego faktu uważam za konieczne dla zobrazowania sytuacji portu, który stanowi przedmiot najwyższego naszego zainteresowania.

Nie spełniłbym swego obowiązku, gdybym jako prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, tej Izby, której granice w ⅔ dotykają obcych organizmów gospodarczych, nie wypowiedział jaknajbardziej donośnym głosem: jeden jest objaw stały we wszystkich zmiennych przejawach życia międzynarodowego, oto potęgujące się dozbrajanie wszystkich bliższych i dalszych sąsiadów. Polska nie może pozostać w tyle. Na to, by kraj nasz spełnił swoją rolę, potrzeba jaknajwiększej aktywizacji życia gospodarczego, potrzeba powszechnej konsolidacji i stabilizacji stosunków wewnętrznych, potrzeba jaknajwięcej tężyzny na każdym odcinku pracy. Domagają się tego miljony, a my w Gdyni pragniemy maszerować na czele tych miljonów.



KONFERENCJA Z P. MINISTREM PRZEMYSŁU I HANDLU.

W dniu 17 lipca przybył do Gdyni Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman i odbył z przedstawicielami gospodarczych sfer portowych konferencję w kilku sprawach, związanych m. in. z rozbudową i usprawnieniem funkcjonowania urządzeń, przeznaczonych do obsługi ruchu portowego. Przedstawione zostały również p. Ministrowi sprawy celne i robotnicze.

Z ramienia Izby naszej w konferencji wzięli udział prezes Izby p. Stanisław Tor i Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

18 lipca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby.

Otwierając Zebranie Prezes Izby w krótkich słowach uczcił pamięć ś. p. Generała Gustawa Orlicz - Dreszera; przemówienia tego Radcowie Izby wysłuchali stojąc.

Po zatwierdzeniu przez Zebranie protokułu z przebiegu ostatniego Plenarnego Zebrania Izby, Prezes p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie, charakteryzujące sytuację gospodarczą Okręgu Izbowego, które podajemy na czele niniejszego numeru Biuletynu.

W dalszym ciągu obrad Dyrektor Izby Dr J. Kulikowski złożył sprawozdanie z prac Izby, w ciągu pierwszego półrocza br. Sprawozdanie to p. Dyrektor Kulikowski poprzedził kilkoma zasadniczemi uwagami co do kierunku swych prac na objętem przez siebie stanowisku w Izbie, oraz metod prac Izbowych przy realizacji poszczególnych problemów, wchodzących w zakres jej działalności tak na dziedzinie spraw portowo - morskich, jak i spraw, wynikających z funkcji Izby na terenie całego okręgu Izbowego. Następnie p. Dyrektor Kulikowski dał przegląd prac poszczególnych organów Izby, poczynając od Prezydjum Izby oraz najważniejszych zagadnień, opracowywanych przez poszczególne referaty Biura Izby. Dłuższe uwagi poświęcone zostały pracom Izby, związanym z wprowadzoną w dniu 27 kwietnia br. reglamentacją dewizową i kontrolą obrotu towarowego. Dyrektor Kulikowski w tej części swego sprawozdania zaznaczył, że w tej dziedzinie sprawy zaplecza nie mogły być odrębnie od innych okręgów traktowane, natomiast w odniesieniu do portu w Gdyni koniecznem było w najszybszem tempie wyjaśnić i usunąć bieżące trudności, na które napotykały firmy portowe. Najważniejsze postulaty sfer portowych, opracowane w porozumieniu z Izbą przez Radę Interesantów Portu zostały w całości uwzględnione i w rezultacie 36 firm portowych uzyskało „zezwolenia generalne“ dysponowania zagranicznemi środkami płatniczemi, co umożliwiło aparatowi portowemu sprawne funk-

cjonowanie. Również pomyślnie rozwiązane zostało przez Izbę przy udziale i współpracy organizacyj gospodarczych wystawianie zaświadczeń walutowych przy eksporcie towarów przez firmy, pracujące w okręgu Izbowym.

W zakresie reglamentacji importu Izba opracowała plan importu surowców dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych okręgu Izby i przedstawiła umotywowane postulaty co do rewizji klucza przydziału kontyngentów towarów importowanych na korzyść Gdyni, jako ośrodka dystrybucyjnego w handlu hurtowym.

Głównem zadaniem Izby w dziedzinie eksportu było zorganizowanie wymiany handlowej z Niemcami na podstawie układów polsko - niemieckich, zawartych w końcu ubiegłego roku, jak również eksportu towarów na teren W. M. Gdańska.

Następnie dyrektor Kulikowski wyszczególnił szereg prac Izby w dziedzinie obrotu wewnętrznego, zagadnień skarbowych, komunikacyjnych, socjalnych i szkolnictwa zawodowego. Dłuższe uwagi poświęcone zostały przedstawieniu prac Izby nad sprawami portowemi, a więc nad sprawą zmiany ustroju administracyjnego portu, nad zagadnieniami, zmierzającemi do uprzemysłowienia portu, nad zagadnieniem preferencyj dla handlu importowego i eksportowego, osiadłego w porcie, nad sprawą reorganizacji instytucji rzeczoznawców portowych, dostaw okrętowych i t. p.

Po tem sprawozdaniu Zebranie Plenarne wysłuchało sprawozdań przewodniczących poszczególnych Komisyj Izbowych z prac tych Komisyj, a więc: Wiceprezesa Izby Dra Kasperowicza, jako przewodniczącego Komisyj polityki handlowej i eksportowej oraz szkolnictwa zawodowego, Radcy J. Rummla, przewodniczącego Komisji Morskiej i Radcy Korzeniewskiego, jako przewodniczącego Komisji Podatkowej.

Nad wszystkiemi wyżej wymienionemi sprawozdaniami wywiązała się ożywiona dyskusja, podczas której p. Radca Mazur poruszył sprawę obniżenia stopy procentowej w instytucjach kredytowych. Radcowie Kiślański, Makowiecki i Rummel podnosili konieczność utworzenia w Gdyni laboratorjum towaroznawczego, oraz omawiali sprawę praktyk wakacyjnych, Radca Stamm przedstawił sprawę uzależnienia przydziałów kredytów przez Fundusz Pracy od dostaw przez te instytucje cementu na roboty, finansowane przez tenże fundusz, Radca Melerski omówił sprawę reformy świadectw przemysłowych, Radca Maciejewski wskazał na uprawiany w Tczewie legalny przemyt wyrobów tytoniowych i zapałek wreszcie Radca Podraszko wypowiedział kilka uwag co do ogólnej konjunktury gospodarczej w dziedzinie stosunków międzynarodowych oraz wskazał na sytuację, wytwarzającą się w związku z ostatniemi strajkami.

Po zakończeniu dyskusji Plenarne Zebranie wysłuchało sprawozdania Komisji Rewizyjnej z zamknięć rachunków za rok 1935. W imieniu Komisji Radca Władysław Grabowski, po stwierdzeniu celowej i oszczędnej gospodarki finansowej Izby postawił wniosek o udzielenie władzom Izby absolutorjum. — Wniosek ten został jednomyślnie przyjęty.

Dla opracowania budżetu Izby na rok 1937 Plenarne Zebranie wybrało specjalną Komisję w składzie Radców: F. Skąpskiego i B. Nowackiego od Sekcji Przemysłowej; J. Mazura i Wł. Maciejewskiego od Sekcji Handlowej i K. Muchę od Sekcji Żeglugowo-Portowej.

Wreszcie Plenarne Zebranie jednomyślnie uchwaliło przystąpienie Izby w charakterze udziałowca do Towarzystwa Wystaw i Targów.

—o—

Przed Zebraniem Plenarnem w dniach 17 i 18 lipca Sekcje: Żeglugowo - Portowa. Przemysłowa i Handlowa odbyły swe zebrania dla omówienia stanowiska, jakie zajmą w odniesieniu do poszczególnych punktów porządku dziennego Zebrania Plenarnego.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Statki polskiej floty handlowej (bez uwzględnienia linji palestyńskiej) zwiększyły znacznie swe przewozy jak względem poprzedniego miesiąca, tak, w znacznie większym stopniu względem czerwca poprzedniego roku. Ogółem przewieziono 122.530 t. towarów, wobec 109.376 t. w maju br., 89.754 t. w czerwcu 1935 roku i 77.350 t. w czerwcu 1934 roku. Wzrost przewozów idzie więc w nieosłabionem tempie: głównie wzrosły przewozy Żeglugi Polskiej S. A. (znaczny przyrost bezwzględny) i „Gdynia—Ameryka L. Ż. S. A.“, która o kilkaset procent zwiększyła przewozy swe względem odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku.

Na eksport z ogólnych przewozów przypadło 82.598 ton towarów, oraz 54 konie, na import 35.345 ton i na przewozy między portami zagranicznemi i tranzytowe — 4.587 ton. Importowe przewozy wzrosły znacznie na skutek dużych przewozów rudy na trampach Żeglugi Polskiej.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem 67.408 t. ładunku, wobec 44.125 t. w czerwcu ub. roku, oraz 32.099 t. w czerwcu 1934 r. Na linje przypadło 24.790 t. towarów (VI 1935: 17.318 ton), na trampy 42.618 ton (VI 1935: 26.807 ton). Linje przewiozły towarów eksportowych 14.861 t. (VI 1935: 9.430 t.), importowych 8.351 t. (VI 1935: 7.461 t.), w przewozach między portami zagranicy 1.578 t. (VI

1935: towarów tranzytowych 364 t.) Przewaga eksportu na linjach Żeglugi występuje jaskrawo względem odpowiedniego miesiąca ub. roku, jednakże należy zaznaczyć, że w maju br. przewaga w tym względzie była jeszcze większa.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły eksportowych ładunków 20.222 t., wobec 18.413 t. w czerwcu ub. roku. W ub. roku był to wyłącznie węgiel, w tym roku — 13.472 t. węgla i 6.750 t. koksu, dla którego trwa nadal konjunktura eksportowa. Importowych ładunków przewieziono 22.396 ton, w tem 19.615 t. rudy i 2.781 t. złomu, wobec 8.394 t. w czerwcu ub. roku, a w tem 5.779 t. rudy i 2.615 t. złomu żelaznego (żelastwa). Dzięki intensywnym przewozom rudy na statkach przedsiębiorstwa, dotąd w tych rozmiarach nie notowanych, z wyładunkiem rudy w Gdańsku, import na trampach Żeglugi Polskiej, co jest rzeczą niezwykłą, — przewyższył eksport.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego wykazały również wzrost przewozów: 7.511 ton towarów i 54 konie wobec 6.952 t. i 85 koni w czerwcu ub. roku. Na przewozy na linjach londyńskiej i hullskiej przypadło 7.448 t. oraz 63 t. — na linję Gdynia — Havre — Londyn, służącą głównie przewozowi emigrantów. Na tej linji przewieziono 48 t. eksportowej i 15 t. importowej drobnicy.

Na obu linjach głównych przewieziono towarów eksportowych 4.038 ton (VI 1935: 5.305 ton), importowych 2.281 t. (VI 1935: 1.687 t.) Eksportowe ładunki poszły przez Gdynię w ilości 4.038 t. i wszystkie konie (VI 1935: 3.972 t. i wszystkie konie), przez Gdańsk — 1.129 ton (VI 1935: 1.333 t.), importowe ładunki weszły do Gdyni w ilości 2.032 ton (VI 1935: 1.356 t.), do Gdańska 249 t. (VI 1935: 291 t.)

Kierunki eksportu były w czerwcu: do Londynu 2.520 ton i 40 koni, w tem: 2.395 t. i wszystkie konie przez Gdynię, 125 t. przez Gdańsk, do Hull 2.647 ton i 14 koni, w tem 1.643 t. i wszystkie konie przez Gdynię, 1.004 t. przez Gdańsk.

Porty pochodzenia importu w czerwcu były: Londyn dla 684 t. towarów, w tem 585 weszło przez Gdynię i 99 t. przez Gdańsk. Z Hull przywieziono 1.597 ton towarów, w tem 1.447 t. przez Gdynię i 150 t. przez Gdańsk.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe, S. A. dysponując już przez cały miesiąc obydwoma motorowcami, miały zwiększoną częstotliwość odjazdów, to też wykonano rekordową ilość (5) przejazdów przez ocean, w tem dwa przyjazdy i trzy odjazdy, — maksymalne dotąd w linjowej żegludze tego towarzystwa nasilenie ruchu przez północny Atlantyk. Rekordowa ilość pasażerów na statku była: 573, przybyłych do Gdyni 23 czerwca. Ogółem na linji północno-atlantyckiej przewieziono 1.820 pasażerów, wobec 450 pasażerów (w trzech podróżach) w czerwcu ub. roku, w tem na wyjściu z Gdyni 737 pasażerów i na wejściu do Gdyni 1.083 pasażerów. Statystyka ta nie obejmuje ruchu pasażerskiego Kopenhaga — Ameryka Północna na statkach towarzystwa.

Towarów przewieziono na linji północno-atlantyckiej 6.089 t., w tem 5.820 t. eksportowych i 269 t. importowych.

W czerwcu miał miejsce również przyjazd s/s Pułaski z portów Ameryki Południowej: Buenos Aires, Santos, Rio i Victoria, który to statek miał 69 pasażerów i 2.033 t. towarów. Ogólne więc przewozy towarzystwa przedstawiły się liczbami: 1.889 pasażerów (VI 1935: 450), 8.122 t. towarów (VI 1935: 1.700 ton) w tem eksportowych 5.820 t. (VI 1935: 1.472 t.), importowych 2.302 t. (VI 1935: 237 t.)

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) wykazały również lepszy wynik przewozów niż w odpowiednim miesiącu ub. roku: 39.489 ton węgla wobec 36.968 w VI. 1935. Na liczbę tę złożyło się 36.480 t. węgla eksportowego i 3.009 t. angielskiego węgla przewiezionego w jednej podróży do Danji. Polski węgiel poszedł do Szwecji (21.715 t.) — w VI. 1935 — 24.677,5 t., oraz do Norwegji — 14.704,5 t. (VI. 1935: 12.280,5 t.) Podróży odbyto 14 (13), zwiedzając przytem porty: Oslo, Gefle, Malmö, Göteborg, Stockholm, Wallvik, Helsingborg, Halden, Slite, Norrköping, Slemmestad, Drammen, Stockton, Kolding.

DALSZE POTANIENIE KOSZTÓW PRZEWOZU W KOMUNIKACJI TOWAROWEJ MIĘDZY GDYNIĄ, GDAŃSKIEM A AUSTRJĄ.

Nowo wydane w czerwcu i lipcu br. zeszyty czechosłowacko - polskiej taryfy portowej dają już możność tańszego przewozu ważniejszych towarów importu i eksportu austrjackiego przez porty polskiego obszaru celnego i przejścia graniczne czechosłowacko-austrjackie pod Breclav i Devinska Nova Ves, aniżeli przez Hamburg kombinowaną drogą kolejowo-rzeczną z przeładunkiem w portach dunajowych Regensburg i Passau. Będący obecnie w opracowaniu nowy zeszyt polsko-czechosłowacko-dunajowej taryfy dla komunikacji między portami Gdynia i Gdańsk a austrjackiemi portami dunajowemi, który się ma ukazać 1 września br., bardziej jeszcze obniży koszty przewozu w tej komunikacji dzięki zastosowaniu jeszcze tańszych stawek opłat przewozowych kolejowych do i od portu dunajowego Bratislava oraz taniego frachtu rzecznego między tym portem a austrjackiemi portami na Dunaju. Da to możność podjęcia w Austrji i Jugosławji skutecznej akcji akwizycyjnej na rzecz naszych portów morskich.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W II-GIM KWARTALE 1936 ROKU.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w II kwartale 1936 roku przedstawiał się następująco:

W okresie od kwietnia do czerwca 1936 r. Komisarjat Rządu udzielił zezwoleń na budowę ogółem 182, z tego w kwietniu 57, w maju 85, w czerwcu 40, gdy w kwartale poprzednim t. j. I rb. udzielił zezwoleń na rozpoczęcie 51 budynków, a w kwartale II roku poprzedniego 142.

Rozpoczęto budynków ogółem w II-gim kwartale 1936 — 206, gdy w I kwartale rozpoczęto 112, a w II kwartale 1935 roku — 139.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale rb. wynosi 78, gdy w kwartale I wynosiła 59, a w kwartale II roku 1935 — 96.

Kubatura budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale rb. wynosi 140 tysięcy m³, podczas gdy kubatura budynków stałych, rozpoczętych w I kwartale 1936 r. wynosiła 141 tysięcy m³, a rozpoczętych w II kwartale r. 1935 — 160 tysięcy m³.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale 1936 roku wynosi 4.487 tysięcy złotych, podczas gdy koszt budynków stałych, rozpoczętych w I kwartale rb. wynosi 4.545 tysięcy złotych, a w II kwartale 1935 roku — 6.935 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale 1936 przedstawia poniższa tablica:

Budynki rozpoczęte.
Budynki stałe

Wyszczególnienie	II kwartał ogółem	Miesiące IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**78**	**21**	**43**	**14**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	75	20	43	12
przemysłowe				
murowane . .	3	1	—	2
Kubatura w m³ ogółem .	**139,597**	**52,196**	**66,815**	**20,586**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	138,603	50,646	66,815	20,142
przemysłowe				
murowane . .	994	550	—	444
Koszt budowy w 1000 zł .	**4,487**	**1,978**	**1,900**	**609**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	4,454	1,948	1,900	606
przemysłowe				
murowane . .	33	30	—	3

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale br. wynosi 78, gdy liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w I kwartale br. wynosiła 53, a w II-gim kwartale 1935 — 43.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale rb. wynosi 31 tysięcy m³, podczas gdy w I kwartale wynosiła 9 tysięcy m³, a w II kwartale r. ub. 9 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale 1936 r. wynosi 305 tysięcy złotych, gdy w I kwartale rb. wynosił 117 tysięcy złotych, a w II kwartale r. ub. 113 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale br. przedstawia tablica poniżej:

Budynki rozpoczęte.
Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	II kwartał ogółem	Miesiące IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**131**	**28**	**87**	**16**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	123	24	83	16
przemysłowe				
murowane . .	7	4	3	—
drewniane . .	1	—	1	—
Kubatura w m³ ogółem .	**30,562**	**10,380**	**16,945**	**3,237**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	23,592	4,230	16,125	3,237
przemysłowe				
murowane . .	6,760	6,150	610	—
drewniane . .	210	—	210	—
Koszt budowy w 1000 zł .	**305**	**68**	**204**	**33**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	278	50	195	33
przemysłowe				
murowane . .	25	18	7	—
drewniane . .	2	—	2	—

Zakończono budynków ogółem w II-gim kwartale rb. 126, gdy w I kwartale zakończono 117, a w II kwartale r. ub. 84.

Liczba budynków stałych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 28, podczas gdy w I kwartale zakończono budynków stałych 33, a w II kwartale r. ub. również 33.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 49 tysięcy m³, gdy w I kwartale kubatura budynków stałych zakończonych wynosiła 81 tysięcy m³, a w II kwartale r. ub. 40 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 1.417 tysięcy złotych, gdy w kwartale I wynosił 2.511 tysięcy złotych, a w kwartale II roku 1935 — 1.080 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków stałych, zakończonych w II kwartale 1936 r. przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone.

Budynki stałe

Wyszczególnienie	II kwartał ogółem	Miesiące IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**28**	**5**	**11**	**12**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	28	5	11	12
przemysłowe				
Kubatura w m³ ogółem .	**48,883**	**15,840**	**14,528**	**18,515**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	48,883	15,840	14,528	18,515
przemysłowe				
Koszt budowy w 1000 zł .	**1,417**	**463**	**410**	**544**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	1,417	463	410	544
przemysłowe				

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale br. wynosi 98, gdy w kwartale I zakończono budynków 84, a w kwartale II r. ub. — 51.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale 1936 r. wynosi 20 tysięcy m³, gdy kubatura budynków, zakończonych w I kwartale 1936 r. wynosiła 16 tysięcy m³, a w II kwartale 1935 r. — 10 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale rb. wynosi 283 tysiące złotych, podczas gdy koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w I kwartale rb. wynosił 206 tysięcy złotych, a w II kwartale 1935 roku — 110 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w II-gim kwartale przedstawia poniżej załączona tablica:

Budynki zakończone.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	II kwartał ogółem	Miesiące IV	V	VI
Liczba budynków ogółem	**98**	**21**	**59**	**18**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	48	20	10	18
drewniane . .	48	—	48	—
przemysłowe				
murowane . .	1	1	—	—
drewniane . .	1	—	1	—
Kubatura w m³ ogółem .	**19,522**	**4,470**	**11,835**	**3,217**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	9,359	4,062	2,080	3,217
drewniane . .	9,475	—	9,475	—
przemysłowe				
murowane . .	408	408	—	—
drewniane . .	280	—	280	—
Koszt budowy w 1000 zł .	**283**	**56**	**190**	**37**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	128	53	38	37
drewniane . .	149	—	149	—
przemysłowe				
murowane . .	3	3	—	—
drewniane . .	3	—	3	—

PRACE GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO NAD SKATALOGOWANIEM WYDAWNICTW MORSKICH.

Gospodarcze Archiwum Morskie rozpoczęło pracę nad stworzeniem centralnego katalogu, obejmującego wszystkie książki i wydawnictwa treści „morskiej“, to znaczy odnoszących się do zagadnień portowych, żeglugowych, komunikacyjnych i handlowych, ze szczególnem uwzględnieniem krajów sąsiednich na Bałtyku, oraz głównych portów światowych, z któremi utrzymujemy stosunki.

Centralny katalog G. A. M. ma objąć nietylko księgozbiory instytucyj i urzędów, lecz też wszystkich większych firm prywatnych, do których w tej sprawie zwrócił się Instytut Bałtycki, proponując wzamian skatalogowanie zbiorów przez fachową siłę bibljotekarską.

Po wyczerpaniu księgozbiorów gdyńskich planowane jest objęcie centralnym katalogiem również Gdańska i niektórych głównych ośrodków bibljotecznych Polski.

SPROSTOWANIE.

W numerze 19 Biuletynu na str. 12 w notatce p. t. Konsul generalny Grecji w Gdyni wkradł się błąd drukarski w nazwisku nowomianowanego konsula generalnego. Nazwisko to powinno brzmieć Mgr pr. Henryk Krupski.

WIADOMOŚCI MORSKIE

PLANY ŻEGLUGOWE WŁOSKIE NA BAŁTYKU W OPARCIU O GDYNIĘ.

Zniesienie sankcyj gospodarczych w stosunku do Włoch zwróciło uwagę gospodarczych sfer włoskich na możliwości, które w związku z tem powstają dla handlu włosko-polskiego. Jak słychać eksporterzy owoców sycylijskich w chwili obecnej rozważają możliwości rozwoju eksportu do Gdyni jak również i sprawę możliwości kompensaty tego eksportu przez przywóz do Włoch drzewa do skrzyń dla owoców.

W związku z tem jak słychać Towarzystwo Żeglugowe La Costiera w Genui (Societa

Anonima di Navigatione La Costiera) na czele którego stoi gen. Ezio Galibaldi, potomek gen. Giuseppe Galibaldi znanego bohatera włoskiego, zamierza przejąć obsługę, dokonywaną do listopada 1935 r. przez Towarzystwo Żeglugowe Italo - Somala, znajdujące się obecnie w likwidacji. Towarzystwo to zamierza wprowadzić 2-tygodniowe połączenia z Genui do Neapolu i Sycylji, skąd statki bezpośrednio kierować się będą do Gdyni. Z Gdyni statki miałyby kursować do Sztokholmu, Helsingforsu i Göteborga a następnie wracać do Gdyni, skądby szły bezpośrednio do Genui. Wydaje się, że Zarząd Towarzystwa Żeglugowego La Costiera, które jakoby ma już zapewnione poparcie Rządu Włoskiego, również zastanawia się nad wprowadzeniem osobnej obsługi z Gdyni do portów adrjatyckich. W międzyczasie, jak słychać, Zarząd La Costiera zwrócił się do włoskiego przemysłu budowy okrętów w sprawie budowy 4-ch motorowców po 4.000 ton brutto. Motorowce te miałyby być specjalnie przystosowane do wymogów handlu między Włochami a Bałtykiem. Każdy statek miałby być zaopatrzony w specjalne urządzenia nietylko dla konserwacji owoców, lecz również dla konserwacji jarzyn, eksport których ma być zapoczątkowany.

ROLA PRYWATNEJ INICJATYWY W ŻEGLUDZE NIEMIECKIEJ.

Niemiecka żegluga linjowa i pomocnicza trampowa rozwija nadzwyczaj silną działalność w kierunku Ameryki Południowej. Podporą dla tej aktywności floty jest ożywienie stosunków handlowych. Czynienie dużych zakupów z oddaniem ich swemu tonażowi jednocześnie niezmiernie ułatwia zapewnienie temu tonażowi również innych ładunków. Armator angielski P. E. Halden, właściciel przedsiębiorstwa żeglugowego Lamport & Co wskazuje na to, że dzięki wielkim zakupom niemieckim w Brazylji również wszystkie większe transporty towarów idących z Brazylji do Europy dostały się statkom niemieckim.

Tonaż angielski wobec tego utracił 35.000 ton frachtów powrotnych. Akcja zdobywania Południowej Ameryki dla tonażu niemieckiego idzie nietylko „parą urzędową", lecz również akcją prywatnych agentur ekspedycyjnych i żeglugowych. Tak, znana jest działalność pewnego agenta niemieckiego, który usamodzielniwszy się na rynku argentyńskim, zapewnił statkom niemieckim dodatkowe przewozy bardzo poważnych rozmiarów na rynku La Platy.

Ostatecznie rząd niemiecki zaczął utrudniać wdzieranie się drugorzędnych przedsiębiorstw żeglugowych na rynek poł.-amerykański, motywując to koniecznością uniknięcia wewnętrznej konkurencji. Jednakże napotyka to na rodzaj protestów ze strony fachowych doradców partji hitlerowskiej dla spraw żeglugowych.

Tak na łamach „Hamburger Nachrichten" ukazał się artykuł p. Otte, ekonomicznego doradcy partji w Hamburgu, poświęcony żeglugowej polityce trzeciej Rzeszy. Autor twierdzi, że konieczny jest nawrót do prywatnych udziałów w żegludze. Jednakże dla drobnego posiadacza akcji niema żadnych widoków zysku, gdyż wątpliwe jest ażeby w najbliższych latach Hapag lub Lloyd płaciły dywidendę. Oddanie części akcyj bankom po bieżącym kursie również niewieleby zmieniło, i nawet nie byłoby pożądane: raz, że banki miały źle się zapisać w okresie, gdy miały wpływ na żeglugę niemiecką, powtóre, że banki przecież same są w rękach rządu.

Ostatecznie p. Otte, wykazując raczej niemożliwość powrotu do prywatnej gospodarki w większych przedsiębiorstwach żeglugowych, obstaje tylko za pozostawieniem zarządom istniejących towarzystw — większej swobody.

Prywatnym winien raczej pozostać duch przedsiębiorstw, które muszą zachować pełną inicjatywę. Z tytułu posiadania większości akcyj władze oczywiście mają pełne wynikające stąd prawa. Jednak występując podwójnie, jako reprezentanci większości i jako wierzyciele towarzystwa, pozostawiają zarządowi towarzystwa żeglugowego zbyt mało swobody. Władze już mają swych przedstawicieli w składzie zarządów. Przejąć jeszcze większe prawa (na to więc się zanosi) znaczy zupełnie przekreślić prywatny charakter żeglugi.

W zakresie ogólnej polityki handlowej przeciwnie, rząd może i winien wkraczać do spraw żeglugi, dając żegludze własnej najróżnorodniejsze poparcie, z ostatecznym celem ułatwienia jej ściślejszej współpracy i zapewnienia jej zdrowszych warunków rywalizacji w dziedzinie międzynarodowej żeglugi.

Ponieważ artykuł pochodzi od urzędowego doradcy partyjnego w Hamburgu, a nie od osoby, reprezentującej zainteresowanie prywatne, należy odpowiednio ujmować powyższe oświadczenia. W Hamburgu odczuwa się konjunktura w kierunku Ameryki Południ. Konjunktura ta, będąc handlową, może być wykorzystana jako żeglugowa, na czem przedsiębiorczość miejscowa, hamburska, może wyjść dobrze, ujawniając własną inicjatywę. Zarysowuje się więc inicjatywa, budzi się duch prywatnej przedsiębiorczości w żegludze. Autor artykułu raczej tłumaczy niemożliwość prywatnej inicjatywy w starym sensie. Dywidenda na drobny udział — niemożliwa, gdyż Lloyd i Hapag muszą pokrywać straty północno-atlantyckiej linji zyskami innych linij. Straty te wkrótce mają zniknąć, ale zato w procesie decentralizacji inne linje, opłacalne, mają niebawem być przez dwa główne przedsiębiorstwa utracone.

Konkluzje autora: prywatny charakter żeglugi, konieczny, jako czynnik inicjatywy zapewnia jej nietyle udział drobnych akcjonarjuszy ile wystarczająca swoboda działania zarządów towarzystw żeglugi i decentralizacja w żegludze.

ZMIANA WŁAŚCICIELA TOWARZYSTWA „TRANSATLANTIC".

Znane towarzystwo żeglugowe „Transatlantic" w Göteborgu, którego statki linjowe południowo i zachodnio - afrykańskiej linji stale zawijają do Gdyni, zmieniło obecnie właściciela: całkowity kapitał udziałowy towarzystwa, w wysokości 6 milj. koron został nabyty przez koncern göteborski, na czele którego stoi znany żeglugowiec p. Gunnar Carlsson. Flota towarzystwa składa się z 12 nowoczesnych motorowców, oraz 9 większych parowców. „Transatlantic" jest również właścicielem wszystkich akcyj nowego przedsiębiorstwa — „Transpacific" eksploatującego dwa wielkie motorowce. „Transatlantic" utrzymuje regularną komunikację pomiędzy krajami skandynawskiemi a południową i zachodnią Afryką oraz Australją. Dwa statki „Transpacificu" kursują pomiędzy wschodniem wybrzeżem Ameryki Północnej a wyspami Pacyfiku i Australją.

Przejęcie udziałów przez koncern göteborski według opinji „Scandinavian Shipping Gazette" ma oznaczać zwolnienie się całkowite towarzystwa od wpływów rządowych. Firma istnieje już 30 lat.

OŻYWIENIE W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWEM WZRASTA.

Pomijając budownictwo okrętów wojennych, w którem również jest ożywienie, Lloyds Register of Shipping zanotował na 1 lipca br. tonaż statków handlowych, będących w budowie — o 130.891 ton brutto większy aniżeli na 1 kwietnia br. Tonaż ten wynosi obecnie (bez uwzględnienia Związku Sowieckiego) 1.951.005 ton brutto.

Poszczególne kraje budują: W. Brytanja i Irlandja 848.732 t., w tem 64.000 ton na rachunek obcy, Niemcy 365.179 t., w tem 179.845 t. dla zagranicy, Japonja 156.811 t. w tem 4.516 t. zagranicę, Holandja 148.005 t., w tem 12.495 t. zagranicę, Szwecja 124.250 t. w tem 102.150 t. zagranicę, Stany Zjednoczone A. P. — 90.275 t., wyłącznie na własny rachunek, Danja 71.620 t., w tem 59.320 t. na obcy rach., Francja 45.304 t., wyłącznie na własny rachunek, Norwegja 25.951 t. w tem 1.274 t. dla zagranicy, Gdańsk buduje 5 statków z 25.910 t., wyłącznie na obcy rachunek.

Największy wzrost budownictwa względem poprzedniego roku daje się zauważyć w Anglji, w Niemczech i w krajach skandynawskich, oraz w Holandji.

Flota cysternowców będących w budowie wynosi 79 statków z 656.626 t. brutto pojemności, w tem 179.980 t. w Anglji, 141.380 t. w Niemczech, 77.140 t. w Stanach Zjednoczonych, 73.800 t. w Szwecji, 37.750 t. w Holandji, 37.570 t. w Danji, 34.865 t. w Japonji, 20.220 t. w Hiszpanji (przewlekła budowa) i 15.456 t. we Francji.

WZROST FRACHTÓW MORSKICH.

Porównanie frachtowych sprawozdań urzędowych niemieckich, szwedzkich, holenderskich i innych za ostatni miesiąc wykazuje naogół dalszą zwyżkę, a mianowicie wzrost w porównaniu z czerwcem 1935 roku wynosi dla północnej Europy do 8,5 procent, zaś wobec maja br. od 3 do 4 procent. Stan dalszych zafrachtowań jest jednak mniej zadawalniający niż w roku ubiegłym.

ZMNIEJSZENIE ŁOTEWSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Łotewska flota handlowa systematycznie się zmniejsza już od roku 1931, co widać z następującego zestawienia:

1931 r.: 114 statków z 203.321 t., 1932: 112 statków z 197.524 t., 1933: 107 statków z 196.016 t., 1934: 101 statków z 192.366 t., 1935: 96 statków z 184.423 t., 1936: 89 statków z 169.630 t. rejestrowych brutto pojemności. W ten sposób tonaż łotewski, obejmujący statki parowe (żaglowego tonażu Łotwa posiada minimalną ilość), zmniejszył się w ciągu lat pięciu o 17 procent.

Przyczyny tej niekorzystnej tendencji leżą w ogólnej i miejscowej konjunkturze. Flota łotewska składa się niemal wyłącznie z trampów i trudniła się dotąd przeważnie przewozem drzewa z portów łotewskich do Anglji, Belgji itd. Flota łotewska przy uruchamianiu statków-trampów do roku 1931 korzystała w dużej mierze z kapitału krajów, importujących drzewo; przedewszystkiem interesy importerów angielskich, z uwagi na niskie płace załóg łotewskich, okazały się bardzo żywotnym bodźcem przy szybkim rozwoju tonażu łotewskiego.

Sytuacja dla trampów na Bałtyku w latach kryzysu bardzo się zmieniła. Równocześnie płace załóg łotewskich się nie zmniejszyły; strajk załóg maszynowych poderwał przedsiębiorczość łotewską na morzu. Związek sowiecki wysunął hasło własnych przewozów drzewa, uszczuplając możliwości zatrudnienia innego tonażu, jeszcze zasilonego przez skierowany na Bałtyk tonaż śródziemnomorski, przedtem do przewozów drzewa nie używany.

Sytuacja żeglugi łotewskiej nadal pozostaje niekorzystna: zbudowana w dużej mierze na zasadach konjunkturalnych, pracując statkami starszemi, nieekonomicznemi, utrzymywać będzie w miarę możności obecny stan posiadania. Płace łotewskie na statkach obecnie są znacznie wyższe aniżeli na statkach fińskich i estońskich, a tembardziej sowieckich.

ZAŚWIADCZENIA WALUTOWE DLA TOWARÓW WYWOŻONYCH DO W. M. GDAŃSKA.

Zarządzeniem z dnia 16 lipca br. minister skarbu ustalił listę towarów, przy których wywozie z Polski do W. M. Gdańska są wymagane zaświadczenia walutowe.

Lista ta obejmuje towary: drewno, trzodę chlewną, bekony, węgiel kamienny i koks, brykiety z węgla kamiennego i koksu, zboża i nasiona roślin strączkowych oraz mąka i produkty przemiału.

Eksporterzy towarów tych są obowiązani zgłaszać Komisji Obrotu Towarowego wywóz z Polski do obszaru W. M. Gdańska, celem uzyskania zaświadczenia walutowego. Przy wywozie tych towarów do W. M. Gdańska zaświadczenie walutowe powinno być przedstawione placówce granicznej kontroli skarbowej.

Zarządzenie to wchodzi w życie z dniem 25 lipca 1936 r.

DOSTAWY JAGÓD CZARNYCH I ŻÓRAWIN DO ANGLJI.

Z pośród jagód na rynku angielskim znajdują zbyt przedewszystkiem czarne jagody i żórawiny.

Wszelkie importowane jagody, jak zresztą również wszystkie owoce i warzywa kupuje rynek angielski tylko na podstawie komisowej.

Jagody są konsumowane wyłącznie przez ludność na północy Anglji, a przez to samo wchodzi w rachubę jako port odbiorczy tylko Hull.

Jagody czarne powinny być pakowane w koszykach wiklinowych lub z taśmy drzewnej o pojemności 3 kg netto.

Do żórawin używać należy skrzynie z drzewa, zawierające 14 lbs netto. Skrzynie z owocami powinny nosić napis „Polish Produce", wydrukowany literami ok. 3 cm.

Ważnemi i zasadniczemi warunkami dla dostawy jagód do Anglji w stanie zdrowym są:

a) konieczność ładowania jagód w stanie twardym, czyli niezupełnie dojrzałym,

b) całość towaru musi bezwzględnie być czysta, czyli bez śladu igieł względnie jakichkolwiek liści.

Ceny za jagody czarne ulegają wahaniom bardzo znacznym nawet w ciągu paru dni zależnie od stanu rynku owoców miękkich, jak również od ilości dowożonych, względnie od stanu, w jakim towar przybywa.

W końcu czerwca ceny wahały się w granicach od 3/6 do 1/6.

Żórawiny zależnie od ilości dowozu i jakości zwykły wahać się od 3/— do 1/—, przyczem ceny zazwyczaj obniżają się przy końcu sezonu.

Jagody czarne nie opłacają cła, a cło wwozowe od żórawin wynosi 10% ad valorem.

Fracht morski za 1.000 kg towaru z Gdyni do Hull wynosi na jagody na pokładzie 25/— plus 10%; pod pokładem 27/6 plus 10%.

Koszt wyładowania jagód z okrętu w Hull wynosi 3/4 za tonę. Dowóz z doków na rynek wynosi 3/— za tonę.

WPŁATY NALEŻNOŚCI NA KONTA ZABLOKOWANE W NIEMCZECH.

Trybunał Rzeszy wydał w ostatnich dniach orzeczenie w sprawie wpłat na konta zablokowane. W myśl tego orzeczenia, wierzyciel zagraniczny, posiadający pretensję w RM., nie popada w zwłokę, w myśl § 293 k. c., jeżeli nie przyjmie ofiarowanej mu wpłaty na konto zablokowane w jednym z banków dewizowych.

Jak motywuje Trybunał w myśl niem. kodeksu cywilnego, popada wierzyciel w zwłokę, jeżeli nie przyjmie ofiarowanego mu świadczenia, zgodnego z umową. W związku z tem powstało zagadnienie, czy wpłata na konto zablokowane ma być uważaną za świadczenie zgodne z umową nawet wówczas, gdy wierzyciel z taką zapłatą się nie zgadza. Sytuacja taka powstałaby, gdyby zezwolenie urzędu dewizowego na wpłatę zmieniało treść zobowiązania w tym sensie, że dłużnik zamiast pierwotnej zapłaty w RM. dłużny byłby odtąd zapłatę na konto zablokowane. Jednak ustawy ani rozporządzenia dewizowe nie zawierają takiego postanowienia, z którego możnaby wnioskować o zmianie stosunku dłużnego. Natomiast instrukcja uzależnia wyraźnie udzielenie zezwolenia na wpłatę od gotowości wierzyciela przyjęcia tego świadczenia zamiast zapłaty. Polega to na zamiarze ustawodawcy, by strony regulowały te stosunki dobrowolnie między sobą; podobną zasadę stosuje się także w układach o moratorjum.

Inaczej się ma rzecz z ustawą o zobowiązaniach płatniczych wobec zagranicy z 9 czerwca 1933 r. Według niej ma dłużnik płacić w RM. do Kasy Konwersyjnej procenty, dywidendy, raty amortyzacyjne, dalej czynsze najmu i dzierżawy itp. perjodyczne świadczenia z kont, kredytów, pożyczek, hipotek, udziałów i innych lokat majątkowych obcokrajowców, przyczem wyraźnie postanowiono, że zapłata do Kasy Konwersyjnej zwalnia dłużnika od zobowiązania. Właśnie okoliczność, że w tym wypadku ustawodawca specjalnie sprawę zwolnienia uregulował, wskazuje na to, że w innych wypadkach, zwłaszcza przy zapłacie kapitału, wierzyciel nie jest zobowiązany

przyjmować wpłaty na konto zablokowane, wbrew swej woli, zamiast świadczenia umarzanego.

Udzielenie przez urząd dewizowy zezwolenia na wpłatę na konto zablokowane nie pociąga zatem za sobą tego skutku, że odtąd zgodnie z treścią zezwolenia zmienia się treść zobowiązania i że odtąd inne świadczenie jest treścią zobowiązania. W związku z tem należy przyjąć, że w wypadkach odmowy ze strony wierzyciela przyjęcia wpłaty na konto zablokowane w miejsce zapłaty, dłużnik nie może zwolnić się od zobowiązania przez złożenie do depozytu.

ŚWIADECTWA FITOSANITARNE PRZY IMPORCIE Z POLSKI DO HOLANDJI.

W wyniku podjętych ze strony polskiej starań, rząd holenderski wyraził zgodę na honorowanie na zasadzie wzajemności — świadectw fitosanitarnych, wystawianych przez polskie stacje ochrony roślin i oceny nasion, bez obowiązku poświadczenia tych świadectw przez właściwe konsulaty holenderskie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 7-GO LIPCA 1936 R.

BELGJA. Zostały zwolnione od cła opakowania celofanowe pończoch jedwabnych oraz kartoniki z jedwabiem do cerowania pończoch.

Z dniem 25 czerwca weszło w życie rozporządzenie przekształcające pozycje taryfy celnej dotyczące tkanin elastycznych i gorsetów. Dotychczasowe stawki ad valorem na te artykuły zostały zastąpione cłami specyficznemi.

CHILE. Ukazał się dekret ustalający taryfikację kilkudziesięciu artykułów przemysłowych.

Cło na ryż zostało obniżone.

Dekret z dnia 25 kwietnia obniża cło na galalit, bakelit i celluloid.

Dnia 7. bm. weszły w życie podwyżki cła na piece kowalskie, miedź i bronz (także w postaci rur), alpakę, grabie i szufle (bez rękojeści), naboje myśliwskie oraz na motyki.

CZECHOSŁOWACJA. Wydane zostało rozporządzenie wykonawcze z 19. VI. br. do ustawy o obronie Państwa (z 13. VI. br.), które wymienia przedmioty uzbrojenia i sprzętu wojennego, których wywóz i przywóz jest uzależniony od pozwolenia administracji armji. W szczególności potrzebne jest pozwolenie na przywóz: wszelkiej broni i amunicji, aparatów mierniczych do nawigacji powietrznej, miotaczy ognia, projektorów, wojskowych przyrządów optycznych i fotograficznych, tanków itp., aparatów radjowych, chemikalji; na wywóz: samolotów i motorów lotniczych, urządzeń lotnisk, aparatów łączności, okrętów wojennych, opancerzowań, automobilów kolejowych, urządzeń warsztatów polowych, motocystern, kuchni, piekarni i t. d. polowych.

Z ważnością od 27. VI. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz żelaznych blach (surowych) czarnych z poz. 432 a) czeskosłowackiej taryfy celnej.

W myśl obwieszczenia z 22 maja br. nastąpiło zryczałtowanie podatku obrotowego od olejów mineralnych.

Z dniem 27. ub. m. import nieobrobionej blachy czarnej został uzależniony od zezwolenia przywozowego.

W układzie z Węgrami, który wszedł w życie 24. ub. m. przyznane zostały stawki konwencyjne na wiśnie, wino musujące, ser, oraz na cebulę i czosnek w proszku.

Dnia 1. bm. ogłoszono zmienione wyjaśnienia taryfikacyjne do IV-ej klasy taryfy celnej czechosłowackiej obejmującej obecnie prawie wszystkie postacie cukru.

EGIPT. Dekret z 29 kwietnia br. wprowadza zmiany cła na chmiel, orzechy, migdały, kasztany, jabłka, gruszki i niektóre inne owoce, słód, kwasy tłuste, słodycze, pasty do czyszczenia i glansowania, rękawiczki skórzane, nici kauczukowe, meble i inne wyroby drewniane, papier, nici różnych rodzajów, wyroby jedwabne, wełniane i bawełniane, niektóre tkaniny, len, konopie, artykuły dziane z jedwabiu, niektóre wyroby z terakoty, gliny, fajansu i t. p. szkła do lamp, reflektory, abażury i t. p., perły i paciorki szklane, złoto, platynę, biżuterję i wyroby z platyny, rury i łączniki, miedź, niektóre wyroby z blachy żelaznej i stalowej, oraz z aluminjum, lampy elektryczne, zegary oraz na przyrodnicze zbiory naukowe.

ESTONJA. W myśl porozumienia z Min. Gospodarki banki prywatne uzyskały możność wolnej sprzedaży dewiz za przedłożeniem licencyj importowych, oraz dalsze uprawnienia w zakresie operacyj finansowych. Wolna sprzedaż dewiz może być dokonywana na cele studjów zagranicznych w wyznaczonych kwotach, na podróże handlowe do niektórych krajów, na utrzymanie urzędników państwowych i komunalnych zagranicą, na cele kuracyj zdrowotnych.

FRANCJA. Dekret z 19 czerwca podwyższa cło na liczniki elektryczne.

Ukazały się wyjaśnienia w sprawie clenia motorów Diesel'a.

Z dniem 1 lipca podatek obrotowy przy wwozie towarów duńskich został obniżony do 2% ad val.

Rozporządzenie z 28 maja zezwala na bezcłowy wwóz filmów wyświetlonych z kolonij francuskich, mających odmienny ustrój celny niż Francja.

Zniesiony został podwyższony podatek obrotowy od cyny pochodzącej z Konga belgijskiego.

Rozporządzenie z 30 ub. m. wprowadza podwyżkę opłaty kontyngentowej od węgla, brykietów i koksu.

GRECJA. z dn. VII. 36 r. weszło w życie nowe zarządzenie w sprawie ograniczenia importu towarów zagranicznych. Ustalone zostały listy towarów reglamentowanych. Ze strony kupiectwa wniesiono szereg protestów.

Bank Grecki wydał w dniu 23. VI. zarządzenie zabraniające stosowanej dotychczas na rachunek państwa uprzedniej sprzedaży marek niemieckich przypadających z tytułu dokonywanego eksportu greckiego do Niemiec.

HISZPANJA. Wprowadzone zostały obostrzone przepisy dewizowe w Marokko Hiszp., w myśl których z tytułu dokonywanego eksportu 20% przypadającej należności ma być w formie gwarancji oddawane do Centrali Dewiz i pozostaje tam do chwili odprowadzenia pełnej kwoty dewiz za dokonany eksport.

HOLANDJA. Dekretem z dnia 22 czerwca br. Nr. 24 wprowadzono skontyngentowanie wwozu rur stalowych i żelaznych bez szwu, galwanizowanych i niegalwanizowanych, gazu i centralnego ogrzewania o przekroju od 20 do 60 mm. włącznie. Skontyngentowaniu nie podlegają — rury kotłowe, rury używane oraz próbki bez wartości.

Pozycje statystyki holenderskiej: w roku 1934 — 5.370: 6.370, w roku 1935 — 4.370, w roku 1936 — 370/3 370/4.

Okres bazowy: 1. VI. — 1. X. 1934 r., Bieżący okres skontyngentowania: 1. VI. — 1. X. 1936 r.

Ustawowy przydział kontyngentu 60% wagi brutto przywozu z okresu bazowego.

Z dniem 1. bm. uległ skontyngentowaniu przywóz mydła perfumowanego lub lekarskiego (także w proszku).

IRLANDJA. Z dniem 20 czerwca podwyższone zostało cło na jaja suszone.

JAPONJA. Według wiadomości prasowych gabinet japoński postanowił zastosować ustawę o ochronie handlu względem towarów australijskiego pochodzenia, na skutek czego towary te podlegać będą systemowi licencyjnemu oraz podwyższonym stawkom celnym.

Z ważnością od 20 maja 1936 r. wprowadziły Stany Zjednoczone podwyżkę cła na bawełniane wyroby niebielone, bielone, drukowane i farbowane z 23,83 — 30,5% ad val. do 34 — 43,5% ad val. Rozporządzenie choć skierowane w stosunku do importu z wszelkich krajów uderza przedewszystkiem w Japonję, która dostarczała do Stanów 90% całego importu materjałów koszulowych, chustek, materjałów bielonych, które wypierały towary pochodzenia krajowego.

NORWEGJA. Rozpatrywana jest możliwość podwyższenia cła na biel cynkową.

PALESTYNA. Zostały zwolnione od cła pod warunkiem wywozu w ciągu 3 miesięcy, tkaniny jedwabne, wwożone celem farbowania i drukowania.

PORTUGALJA. Powołana ma być do życia specjalna komisja złożona z delegatów poszczególnych ministerstw gospodarczych, której zadaniem będzie szybkie decydowanie spraw związanych z polityką handlową i wydawania zarządzeń w zakresie ochrony handlu zagranicznego.

STANY ZJEDNOCZONE. Trybunał Celny wydał orzeczenie w sprawie nieodliczania z ceny stanowiącej podstawę do poboru cła — specjalnych obniżek od ceny rynkowej przyznawanych poszczególnym odbiorcom towaru.

Złożony został wniosek o zbadanie możliwości obniżenia cła na tlenek magnezowy.

Ukazały się orzeczenia Trybunału Celnego w sprawie clenia figur zwierzęcych ze szkła lub celluloidu, filtrów do pompy, butelek zawierających wódkę, oraz nici i przędzy z jedwabiu surowego.

SZWECJA. Cło na potas żrący uległo podwyżce z 2,50 kr. do 4,50 kr. za 100 kg.

Cło na cebulę zostało znacznie podwyższone. Jednocześnie zostało także podwyższone cło na śliwki, wiśnie oraz na ogórki. Nowe stawki mają zmienną wysokość zależnie od pory roku.

TURCJA. Generalna Dyrekcja Ceł wydała okólnik w sprawie właściwego sposobu obliczania wartości towaru służącej za podstawę pobrania podatku obrotowego przy wwozie. Obliczenie winno być oparte na danych zaczerpniętych z dokumentów handlowych, nie zaś na procentowym rachunku przybliżonym.

UNJA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Zostały obniżone stawki celne na tran, klej, gumę, garbniki, ceratę, niektóre wyroby żelazne, kasy, farby, środki lecznicze, artykuły apteczne, artykuły piśmiennicze, artykuły radjowe, rowery, oraz na mydło.

WĘGRY. W układzie z Czechosłowacją, który wszedł w życie 24. ub. m., przyznane zostały stawki konwencyjne na słupy telegraficzne, kopalniaki, sól karlsbadzką oraz na guziki szklane.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 26. ub. m. zwolnione zostały od cła nieobrobione stopy metali zawierające określony minimalny procent złota lub srebra.

Zostały złożone wnioski o podwyższenie cła na następujące towary: celluloid, noże do niektórych maszyn, t. zw. wełnę i wióry stalowe oraz na dekoracyjne wyroby żelazne.

Mikroskopy zostały czasowo zwolnione od t. zw. cła kluczowego.

Z dniem 1 bm. uległo podwyższeniu cło na krochmal i artykuły zawierające krochmal, (mączkę kukurydzową, proszek z jaj, krochmal do bielizny).

Rozważana jest sprawa zwolnienia od akcyzy i cła kluczowego t. zw. słomy ze sztucznego jedwabiu oraz zwolnienia od akcyzy nowych gatunków przędzy ze sztucznego jedwabiu.

Z dniem 1. bm. cofnięte zostało rozporządzenie o bezcłowym wwozie kartofli pochodzących ze starego zbioru.

Cło na asfalt i smołę zostało obniżone.

Rozporządzenie z 8. bm. wprowadza podwyżkę zwrotu cła na siemię lniane.

Zgłoszony został wniosek o podwyższenie cła na niektóre części parasoli i lasek, na chlorek barowy oraz na kapelusze, stożki kapeluszowe itp. artykuły wyrobione częściowo lub całkowicie z filcu. Jednocześnie wpłynął wniosek o zwolnienie od cła szeregu chemikaljów.

WŁOCHY. Zostało zniesione cło na wełnę i odpadki wełniane.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Londynie interesuje się importem papieru szmerglowego z Polski. P/16370/61/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi importerami płytek ściennych. — 17206/65/Ż.

Firma w Marokko franc. interesuje się importem drewnianych skrzynek do opakowania owoców z Polski. P/17362/40/Ż.

Firma w Casablanca interesuje się wprowadzeniem artykułów różnych branż z Polski. P/17119/3R/Ż.

Firma agenturowa w Brukseli poszukuje przedstawicielstw polsk. wytwórni branży obuwianej (pasta do czyszczenia obuwia, smarowidła itp.) P/15504/47/Ż.

Firma w Kolumbji pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi eksporterami różnych branż. — P/159/8/61/Ż.

Rząd egipski rozpisał przetargi na dostawę papieru różnego rodzaju. P/15457/3M/Ż.

Firma w Gdańsku interesuje się dostawami papieru do filtrowania. P/14954/61/Ż.

Firma egipska pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi firmami różnych branż. P/15094/3M/Ż.

Firma w Oslo interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskiemi fabrykami papieru (głównie sulfitowego). P/15319/21/Ż.

Firma norweska interesuje się nawiązaniem kontaktu z firmami polskiemi, sprzedającemi części do rowerów. P/17091/44/Ro.

Firma belgijska reprezentująca branżę elektrotechniczną, interesuje się importem artykułów elektrotechnicznych. P/16908/50/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

WARUNKI PRACY PRZEMYSŁU ŚLEDZIOWEGO.

Inicjatywa prywatna, która zagranicą chętnie angażuje się w dalekomorskich połowach śledzi, dającvch niekiedy możność szybkiego wzbogacenia się, reaguje na ten stan rzeczy w Polsce, kompletnym brakiem zainteresowania się przemysłem śledziołówczym, zaliczanym nieledwie w wyniku nieporozumień przeżywanych w 1933 - 34 roku, do kategorji mętnych interesów. Niesłuszny ten pogląd pogłębia jeszcze brak znajomości tego przemysłu w Polsce i brak przedsiębiorczości, oraz skłonności do ryzyka, właściwej kupiectwu morskiemu. Przypadkowość połowów, która dla zachodnio europejskiego businessmana jest momentem atrakcyjnym, zniechęca raczej nasz bojaźliwy kapitał rentjerski.

Sądzimy, że obowiązkiem naszym jest nietylko przytaczanie korzyści jakie rozbudowa tego przemysłu zapewniłaby Gdyni i krajowi, lecz również rozważenie argumentów przemawiających przeciw rozwojowi własnego rybołówstwa śledziowego oraz wyjaśnienie najpoważniejszych zarzutów wysuwanych parę lat temu. Jasne postawienie tych kwestyj przyczyni się być może do stworzenia atfosfery trwałego zrozumienia i dostatecznej ochrony tego przemysłu przed wszelkiego rodzaju przeciwnościami. Brak tych elementów niezbędnych dla zachęcenia kapitałów prywatnych do lokaty w nowotworzącym się, eksperymentalnym przemyśle, może nietylko odstręczyć już zaangażowane kapitały, ale raz na zawsze pogrzebać problem rozbudowy własnej floty śledziołówczej.

Jednym z najczęściej wysuwanych zarzutów w latach 1933 i 1934, był udział kapitałów zagranicznych w polskich przedsiębiorstwach śledziołówczych i ponoszenie większości kosztów eksploatacyjnych zagranicą, na pokrycie których, konieczne było przekazywanie gotówki uzyskanej ze sprzedaży połowów w kraju. W ten sposób przemysł ten nie dawał rzekomo żadnych korzyści krajowi, gdyż pieniądze uciekały zagranicę, a również zyski przedsiębiorstw przypadały zagranicy.

Pomijając nieścisłość tego zarzutu, trzeba uwzględnić, że właśnie w pierwszym i drugim roku egzystencji tych przedsiębiorstw, włożyły one dużo pieniędzy w budowę magazynów i urządzeń dla przemysłu śledziołówczego w Gdyni, które to inwestycje za 25 lat przejdą na własność skarbu.

Zasadniczą słabą stroną tego rozumowania była krótkowzroczność. Należy sobie zdać sprawę, że własnego przemysłu śledziołówczego nie można stworzyć od podstaw w ciągu 2 — 3 lat i że korzystanie z obcych baz i urządzeń w pierwszych latach egzystencji, było złem koniecznem, nie dającem się w żaden sposób uniknąć. Dwie były przyczyny ponoszenia większości kosztów eksploatacyjnych zagranicą: pierwsza - to brak własnych metod w przezwyciężaniu odległości miejsc połowów, w związku z czem przyjęto tymczasowo metody holenderskie, druga — to brak

jakichkolwiek urządzeń dla tego przemysłu w Gdyni i całkowity brak obeznanych z jego pracami robotników, oraz personelu administracyjnego.

Dzięki wysiłkom młodego naszego przemysłu śledziołówczego i współpracy Ministerstwa Przemysłu i Handlu uczyniono tak duży krok naprzód w usamodzielnieniu prac eksploatacyjnych na lądzie i w opracowaniu spostrzeżeń nad racjonalnemi dla naszych warunków metodami połowów, że w niedalekiej przyszłości, pokrycie części zapotrzebowania naszego rynku śledziami z własnych połowów równoznaczne będzie z całkowitem uaktywnieniem na takąż kwotę naszego bilansu handlowego.

Najsłuszniejszem zastrzeżeniem wysuwanem przez inicjatywę prywatną, w toku organizacji pierwszych polskich towarzystw śledziołówczych, była obawa że śledzie preparowane i solone na polskich statkach rybackich systemem holenderskim, nie znajdą zbytu na rynku polskim, zdawien dawna przyzwyczajonym do konsumcji śledzi preparowanych i solonych systemem angielskim, t. j. na lądzie. Kwestja ta została jednak rozwiazana pomyślnie przez przedsiębiorstwa Mopol i Mewa. Kosztem dość poważnych wydatków, związanych ze skomplikowanym aparatem sprzedaży, kosztem niższych cen i stałego dostosowywania się do życzeń odbiorców pod względem solenia, pakowania i sortowania śledzi, udało się w ciagu paru lat wprowadzić te śledzie na rynek polski i obecnie daje się raczej odczuwać brak tak zw. „polskich śledzi" — mimo, że teraźniejsze ich ceny kształtują się prawie na poziomie cen śledzi angielskich.

Poza wyżej wymienionemi argumentami panuje również w sferach niezaznajomionych bliżej z rybołówstwem morskiem nieuzasadniony przesąd, że brak nam warunków naturalnych dla uprawiania dalekomorskich połowów śledzi, że nasze granice morskie są za małe, materjał ludzki ilościowo i jakościowo nieodpowiedni, a miejca połowów śledzi zbyt odległe, aby ten przemysł mógł mieć zdrowe i naturalne podstawy rozwoju.

W teoretycznych tych zarzutach nie uwzglednia się ważnego momentu, że postęp techniki i udoskonalenia cywilizacji kroczą dziś tak szybko, że często trudno jest ustalić kryterjum jaką produkcję i jakie warunki uznać należy za naturalne.

Posiadanie stosunkowo bardzo krótkiego odcinka wybrzeża morskiego przemawiałoby przeciw uprawianiu własnego rybołówstwa śledziowego, gdyby chodziło o eksploatację wód terytorjalnych, t. j. przybrzeżnych, które jednak przy połowach śledzi nie wchodzą zupełnie w rachubę.

Posiadamy takie same prawo naturalne do eksploatacji wód eksterytorjalnych, jak wszystkie inne kraje z dostępem do morza i argument małej granicy morskiej w równym stopniu przemawia za nieuprawianiem dalekomorskich połowów, jak np. za nietworzeniem własnej floty handlowej.

Jeśli chodzi o materjał ludzki to w wyżej przytoczonem rozumowaniu również popełnia się zasadnicze błędy. Doświadczenie pierwszych polskich towarzystw śledziołówczych wykazało, że sprawa wyszkolenia naszych rybaków - uczni na wykwalifikowaną załogę statków śledziołówczych nie jest problemem łatwym, tem niemniej po paru latach szkolenia ich w tym zawodzie, nie ustępują oni w kwalifikacjach rybakom holenderskim, a nawet przewyższają ich zdolnościami technicznemi.

Ilościowy brak materjału ludzkiego wchodzi w rachubę tylko w pierwszych latach organizacji przedsiębiorstw śledziołówczych, t. j. do czasu wyszkolenia rybaków-uczni na wykwalifikowanych członków załóg statków śledziołówczych. Nasze połowy przybrzeżne nie są obfite i mogą dać zatrudnienie tylko części naszej ludności rybackiej. Nadmiar tej ludności pozostaje bez pracy, lub też poszukuje zatrudnienia na lądzie, a w niektórych wypadkach emigruje. Skierowanie ekspansji naszej ludności rybackiej na dalekomorskie połowy śledzi byłoby najwłaściwszem rozwiązaniem problemu bezrobocia rybaków, bez ujemnej strony zmieniania zawodu lub emigracji. Ponadto doskonałe wyniki dało szkolenie rezerwistów naszej marynarki wojennej, elementu rdzennie polskiego, z głębi kraju, który jak to wykazała praktyka nadaje się do wyższych stanowisk i obsługi motorów. Nie bez znaczenia politycznego jest również penetracja tych narodowo uświadomionych marynarzy i ich rodzin pomiędzy mieszkańców naszego wybrzeża i łączenie w tak trwały sposób ich egzystencji z morzem.

Jedynie dość znaczna odległość miejsc połowów śledzi od naszego wybrzeża jest argumentem, stawiającym na pozór pod znakiem zapytania naturalną rentowność naszego rybołówstwa śledziowego. Trudno bowiem zaprzeczyć, że np. Anglja posiadając miejsca połowów w odległości 40 — 100 mil od swych brzegów, pokonywując te odległości ma mniejsze koszty eksploatacyjne od naszych, odległość bowiem terenów łownych Morza Północnego od Gdyni wynosi od 500 do 820 mil. Przy powierzchownej ocenie możnaby wyciągnąć wniosek, że polskie dalekomorskie połowy śledzi wobec nierównych szans nie wytrzymają konkurencji angielskiej i temsamem skazane są bądź na ponoszenie strat, bądź też na sztuczne podtrzymywanie egzystencji przez zastosowanie wysokich ceł ochronnych lub też stałej akcji subwencyjnej.

Tę ważną sprawę omówimy w następnym numerze.

PRACE KONGRESU CHŁODNICTWA O CHŁODZENIU RYB MORSKICH.

W czerwcu br. odbył się w Hadze siódmy międzynarodowy Kongres Chłodnictwa, na którym wygłoszono szereg referatów z zakresu chłodnictwa rybnego, w sekcji trzeciej kongresu, poświęconej biologji chłodu, traktowaniu chłodniczemu produktów psujących się, oraz sprawom hygjeny chłodnictwa.

Oto tematy przedstawione przez przedstawicieli poszczególnych krajów: „Proces szybkiego zamrażania w przemyśle rybnym Japonji" (Japonja), „Zawartość bakteryj powierzchniowych w rybach morskich" (Niemcy), „Proces B. F. dla konserwacji ryb" (Francja), „Tenże proces w zastosowaniu do filetów rybnych" (Francja), „Przemysłowa metoda racjonalnej konserwacji chłodniczej ryb" (Włochy). W tym ostatnim referacie autor jego p. U. Lombardi omówił wymagania stawiane konserwacji chłodniczej ryb, zwłaszcza mniejszej wielkości.

Chłodzenie przemysłowe powinno według referenta być szybkie i tanie i nie wymagać specjalnych instalacyj, winno umożliwiać transport ryby w odpowiednich warunkach: konserwacja powinna zostawić nietkniętą konsystencję ryby, jej wygląd wewnętrzny i zewnętrzny.

Autor krytykuje sposób układania ryby w grubym lodzie: ciężka waga lodu niszczy rybę, szczególnie przy dalszych przewozach. Zalety posiada transport w śniegu, w rozdrobnionym lodzie, oraz transport w stanie zamrożonym.

Również w dziale przewozów chłodzonych omawiano przewozy ryb morskich na statkach i kolejach, oraz w kontenerach i na samochodach, obok omówienia innych psujących się artykułów.

W dziale teoretycznych badań (sekcja pierwsza) sporo referatów wygłoszono na temat magnetycznego chłodzenia, które najwidoczniej ma przed sobą wielką przyszłość.

KRONIKA.

— **BUDOWA FABRYKI KONSERW I WĘDZARNI W PORCIE.** Naprzeciw Stoczni Rybackiej, przy ulicy Św. Piotra buduje się jeszcze jedna wędzarnia o 32 piecach, połączona z nowoczesną fabryką konserw rybnych. Jest to Pierwsza Bałtycka Fabryka Konserw i wędzarnia ryb „Temporyb", Króliczek i Czerkawski. Firma pod tą nazwą pracuje już od kilku lat w porcie rybackim w Gdyni: uruchomiła jedna z pierwszych, w niektórych zaś specjalnościach pierwsza — produkcję konserw rybnych w Gdyni. Jak wytwórnia konserw tak i wędzarnia będą uruchomione jeszcze przed rozpoczęciem zimowego szonu szprotów i śledzików.

— **NOWA FIRMA ŚLEDZIOWA w GDYNI.** W Gdyni zarejestrowana została nowa firma importu śledzi: Dom Handlowy Pommer i Thomsen, Sp. z o. o., tel. 28-24. Firma będzie w pierwszym rzędzie importować solone śledzie angielskie, reprezentując eksportera angielskiego.

TARGI I WYSTAWY

TARGI WOŁYŃSKIE.

W czasie od 13 do 27. IX. br. odbędą się w Równem VII Targi Wołyńskie.

Wobec słabego uprzemysłowienia Wołyń jest chłonnym rynkiem na artykuły przemysłowe, niezbędne dla rolnictwa i życia codziennego ludności.

Pożądane są przedewszystkiem: narzędzia i maszyny rolnicze, nawozy sztuczne, próbki i wzory przetworów rolnych, wyroby włókiennicze, artykuły chemiczno - farmaceutyczne, artykuły użytku domowego, artykuły fotograficzne, maszyny i narzędzia, samochody, motocykle i rowery, urządzenia sanitarno-wodociągowe, książki i pisma, radjoaparaty i elektrotechnika, instrumenty muzyczne itp.

W związku z budową wodociągów i kanalizacji w Równem i w Łucku będzie zainicjowana wystawa wodociągowa.

Pozatem organizuje się wystawy specjalne, jak: wystawa elektrotechniczna itp., zjazd kupiectwa i rzemiosła oraz szereg imprez rozrywkowych. Przez 6 lat istnienia Targi Wołyńskie rozwijały się aktywnie i są dziś placówką stałą, funkcjonującą na zasadzie generalnego pozwolenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

PRZEWOZY TOWARÓW NA WYSTAWĘ W SALONIKACH.

W okresie od 6—27-go września rb. odbędzie sie w Salonikach Wystawa Międzynarodowa. Polska oficjalnego udziału w wystawie nie bierze, jednak poszczególni eksporterzy mogą w niej uczestniczyć. Dla ułatwienia wystawcom polskim udziału w tej wystawie, towarzystwo okrętowe „Svenska Orient Linien" oraz utrzymująca z nią wspólną obsługę okrętową do Grecji „Żegluga Polska" postanowiły przewozić eksponaty na tę wystawę z Gdyni — Gdańska do Salonik i z powrotem — bezpłatnie.

Pierwszą bezpośrednią okazją załadowczą do Salonik będzie m/s „Nordland" ładujacy w Gdyni—Gdańsku od 25—27 lipca rb.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	27. 7.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	29. 7.
s/s CIESZYN*	3. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN*	5. 8.
		1) Turku, Mäntyluoto, Wasa, Oulu	s/s NORDERNAY	30/31. 7.
—		**2) Helsinki, Kotka, Viipuri**	s/s MARTHA RUSS I.	7. 8.
		3) Turku, Helsinki, Viipuri *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s PITEA	11. 8.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	27. 7.	**Leningrad**		
s/s MARRAKECH*	9. 8.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH*	5. 8.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	27. 7.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	29. 7.
s/s CIESZYN*	3. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN*	5. 8.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	5. 8.
s/s SKJOELD	2. 8.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	3. 8.
s/s HALFDAN	16. 8.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	17. 8.
		ŁOTWA		
s/s URANUS* lub subst. (via Bremen)	27. 7.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS* lub subst.	27. 7.
s/s MINOS* lub subst.	3. 8.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	3. 8.
s/s SKJOELD	2. 8.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	3. 8.
s/s HALFDAN	16. 8.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	17. 8.
s/s ANNA GRETA	2. 8. 16. 8.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	5. 8. 19. 8.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	2. 8. 16. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	5. 8. 19. 8.
s/s MARIEHOLM*	7. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	7. 8.
s/s SKJOELD	2. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	3. 8.
s/s HALFDAN	16. 8.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	25. 7.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s TORA	28. 7.
	8. 8.	co 14 dni		11. 8.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	7. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	7. 8.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	3. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	3/4. 8.
s/s BLENDA	27. 7.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	29. 7.
	10. 8.	co 2 tygodnie		12. 8.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	27. 7.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	27. 7.
s/s LUDWIG	3. 8.	co tydzień	s/s LUDWIG	3. 8.
		NIEMCY		
		Hamburg		
STATEK	25. 7.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	STATEK	25. 7.
STATEK	28. 7.	*i S. A. Żegluga Polska)*	STATEK	28. 7.
STATEK	1. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	STATEK	1. 8.
s/s TCZEW	4. 8.	2 razy w tygodniu	s/s TCZEW	4. 8.
		Bremen		
s/s URANUS* lub subst.	27. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* lub subst. via Ryga	27. 7.
s/s MINOS* lub subst.	3. 8.		s/s MINOS* lub subst.	3. 8.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	29. 7.			
s/s IVAR	31. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	30. 7.
s/s SLEIPNER	5. 8.	co tydzień		6. 8.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska)	s/s MARRAKECH*	27. 7.
		co 2 tygodnie		9. 8.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	26. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	26 7.
	9. 8.	co 2 tygodnie		9. 8.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	27. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	27. 7.
m/s BALZAC	3. 8.	co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC	3. 8.
m/s BATAVIA	10. 8.		m/s BATAVIA	10. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	27. 7.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	3. 8.
s/s URSA	10. 8.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	26. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	30. 7.
s/s BALTROVER*	2. 8.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	6. 8.
		(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	26. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	30. 7.
s/s LWÓW*	2. 8.	co tydzień	s/s LWÓW	6. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s OLAF	29. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s OLAF	29. 7.
s/s MAINE	29. 7.	co 1—2 tygodnie	s/s MAINE	29. 7.
s/s HAARLEM	25. 7.	**Leith/Grangemouth**	s/s HAARLEM	25. 7.
s/s HAGUE	1. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	1. 8.
s/s MAJORCA	8. 8.	co tydzień	s/s MAJORCA	8. 8.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s LINDENAU	24/25. 7.	co miesiąc	s/s LINDENAU	24/25. 7.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE lub subst.	29. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE lub subst.	29. 7.
s/s ARIADNE lub subst.	3. 8.	co tydzień	s/s ARIADNE lub subst.	3. 8.
		Rotterdam		
s/s PUCK	28. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	29. 7.
s/s CHORZÓW	4. 8.	co tydzień	s/s CHORZÓW	5. 8.
s/s ANDROMEDA l. s.	27. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s ANDROMEDA l. s.	27. 7.
s/s ARIADNE lub susbst.	3. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s ARIADNE lub subst.	3. 8.
s/s BUSSARD	30. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	30. 7.
s/s BUTT	10. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	10. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 31. 7.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 31. 7.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	28. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	29. 7.
s/s HEL	4. 8.	co tydzień	s/s HEL	5. 8.
s/s BUSSARD	30. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	30. 7.
s/s BUTT	10. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	10. 8.
—		*(Rummel & Burton)*	STATEK	1. 8.
		co 3 tygodnie		
		Antwerpja		
s/s JÄRVAMAA	3. 8.	*(Rothert & Kilaczycki)*	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	28. 7.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA	31. 7.
	11. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		14. 8.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s MARRAKECH*	5. 8.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES* s/s MARRAKECH*	27. 7. 27. 7. 9. 8.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	2. 8. 16. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	3. 8. 17. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s MELILLA s/s LAS PALMAS	2. 8. 15. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA s/s LAS PALMAS	2. 8. 15. 8.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
m/s SCANIA	17. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CASTELLON	ok. 29. 7.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
m/s TUNIS	30. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s HEMLAND m/s VINGALAND m/s VASALAND	3. 8. 8. 8. 2. 9.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND m/s HEMLAND m/s VINGALAND	25. 7. 8/9. 8 19. 8.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	STATEK	1. 8.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
s/s SARMACJA m/s LEWANT	17/18. 8. 13. 9.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT s/s SARMACJA	27/28. 7. 19/22. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CLIFFWOOD*	25. 7.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANYORK*	29. 7.
s/s SCANPENN*	1. 8.	co tydzień	s/s CLIFFWOOD*	6. 8.
s/s ARGOSY*	8. 8.		s/s SCANPENN*	13. 8.
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	31. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	11. 8.
m/s BATORY*	13. 8.	co 2—4 tygodnie	m/s BATORY*	25. 8.
m/s PIŁSUDSKI*	31. 8.		m/s PIŁSUDSKI*	5. 9.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s MELILLA	2. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s MELILLA	2. 8.
s/s LAS PALMAS	15. 8.	co 2 tygodnie	s/s LAS PALMAS	15. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s SANTOS	28. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s VALPARAISO	29. 8.
m/s VALPARAISO	16. 8.	co 3 tygodnie		
s/s NAVIGATOR	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s SALTA	8. 8.
s/s HERAKLES	12. 8.	co 2 tygodnie	m/s BORGA 1. s. pocz. września	
s/s PUŁASKI	23. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
	25. 10.	co 6 tygodni	s/s WISŁA	29/31. 7.
			s/s PUŁASKI	2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	26. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
		co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	s/s AUTOMEDON	28. 7.
			s/s ASPHALION	8. 8.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s ANTILOCHUS	29. 8.
—		co 3 tygodnie	m/s MEDON	19. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
m/s TORONTO	25. 7.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s RAGNHILSHOLM	3. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s UDDEHOLM	17. 8.
m/s TITANIA	14. 8.	co 3—10 dni na wejściu		
m/s TROLLEHOLM	24. 8.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co 2—4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

TATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

26 lipca:

m/s LEWANT lin. z Gdańska po ładunek do portów lewantyńskich, Rothert & Kiłaczycki.

s/s KASTELHOLM lin. dodatk. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s LECH lin. z Londynu wieczorem tylko dla wyokrętow. pasaż. i wyład. towarów. Polbrit.

s/s LUBLIN lin. wieczorem z Hull, tylko dla wyokręt. pasaż. i wyład. towarów, Polbrit.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s WISŁA z ładunkiem tomasyny z Antwerpji, Rothert & Kiłaczycki.

s/s POZZUOLI po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s ELSE HUGO STINNES 15 po węgiel, PAM.

27 lipca:

s/s AUTOMEDON lin. dodatkowy po bunker dla stacyj Dalekiego Wschodu, PAM.

s/s MEKNES lin. z Leningradu w drodze do Sothamton i Havre via Kopenhaga, PAM.

s/s CAPELLA lin. z Helsinki i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s URANUS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s JAEDEREN lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładunku, Bergenske.

m/s BATAVIA lin. wschodnio - norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.

s/s TORA lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.

s/s BRAVORE ze złomem i drobnicą, PAM.

m/s RANSÄTER po węgiel. MEW.

s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

s/s SIGNE po węgiel, PAM.

s/s VIKING po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s ASTRID ze złomem, PAM.

28 lipca:

s/s NAVIGATOR lin. z Buenos Aires, Santos Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s LECH lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Londynu, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Hull, Polbrit.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s WARSZAWA lin. z Havre i Londynu po emigrantów, Polbrit.

STATEK linjowy z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s NORDBORG po drzewo, PAM.

m/s FRIEDA HÖGE po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

ż/m MINDE IV po węgiel, PAM.

s/s VICTORIA po węgiel, PAM.

s/s MARIKA PROTOPAPA po węgiel, PAM.

s/s PEGASSOS z rudą, Behnke & Sieg.

s/s KRUSAU po węgiel, MEW.

29 lipca:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

s/s CASTELLON lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.

s/s MAINE lin. Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s MEROPE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s JEKATERINI NICOLAO po węgiel, MEW.

s/s CARING ze złomem, Rummel & Burton.

30 lipca:

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Lenczat.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s NORDERNEY lin. po ładunek do portów botnickich Finlandji, Lenczat.

s/s WISŁA z Gdańska po ładunek do Ameryki Południowej, Rothert & Kiłaczycki.

s/s ASPHALION lin. Dalekiego Wschodu po ładunek i bunker, PAM.

s/s IVAR dodatk. lin. z Kopenhagi, z towarami, Reinhold.

1 sierpnia:

s/s SCANPENN lin. z Nowego Yorku i Filadelfji via Kopenhaga, tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth, dla ładowania, Reinhold.

STATEK lin. po ładunek do Antwerpji i portów Lewantu, Rummel & Burton.

STATEK lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

2 sierpnia:

s/s MELILLA lin. z portów Portugalji i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s BALTROVER lin. wieczorem z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyład. towarów, Pol. Z. Korp. Bałt.

s/s LWÓW lin. wieczorem z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania towarów, Polbrit.

3 sierpnia:

m/s HEMLAND lin. z portów Lewantu, tylko dla wyładowania, Polska—Lewant.

m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Tallinna i Helsinki dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodniej Norwegji, Bergenske.

s/s JÄRWAMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s ARIADNE niemiecki lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s LUDWIG lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

4 lipca:

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BALTROVER lin. z Gdańska po pasażerów i towary do Londynu, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po pasażerów i towary, do Hull, Polbrit.

5 lipca:

s/s MARRAKECH lin. z Havre via Kopenhaga, w drodze do Leningradu, PAM.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ARIADNE holenderski lin. lub subst. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

O konsolidację gdyńskiego kupiectwa handlu zagranicznego

Z rozbudową techniczną portu gdyńskiego zaczął rozwijać się w Gdyni handel zagraniczny. Najwięcej firm handlu zagranicznego przybyło do Gdyni w okresie znaczniejszej rozbudowy samego miasta Gdyni, t. j. w ostatnich 2-ch latach. Wzrost ludności samego miasta, która według przeprowadzonego w bieżącym roku spisu ludności wynosi ponad 90 tysięcy mieszkańców jest jednym z dalszych głównych zainteresowań poza samą rozbudową portu dla osiedlania się w Gdyni firm handlu zagranicznego. Obecnie istnieje w Gdyni już około 55 firm, pracujących w handlu zagranicznym. Jakkolwiek cyfrą tą nie mamy się co chwalić, to jednak przyznać musimy, że port gdyński jest już dość dużym ośrodkiem, koncentrującym handel zagraniczny.

W rozwoju handlu zagranicznego Gdyni widzimy przewagę firm importowych. Firm eksportowych jest w Gdyni bardzo mało i w ekspansji naszej nie odgrywają one zatem poważniejszej roli. Narazie niema żadnych widoków, aby liczba ich w najbliższym czasie się znacznie zwiększyła. Przyczyny tego powolnego rozwoju należy szukać w strukturze naszego handlu eksportowego, który przed powstaniem portu gdyńskiego miał już swoje rozmieszczenie geograficzne w kraju, t. j. koncentrował i nadal koncentruje się w ośrodkach produkcyjnych i w Gdańsku.

Głównym przedmiotem handlu zagranicznego Gdyni jest import towarów obcych, przyczem dominującą rolę stanowi import towarów kolonjalno - spożywczych, owoców, ryb i konserw rybnych, śledzi, tłuszczów jadalnych, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, jelit, skór surowych. Ogólny obrót firm wymienionych wyżej branż wynosił w roku 1935 około 55 miljonów złotych bez firmy „Społem".

Jakkolwiek liczba firm importowych Gdyni jest dość znaczna i w dystrybucji wyżej wymienionych towarów zagranicznych odgrywają firmy te już pewną rolę, to jednak pod względem organizacyjnym handel importowy Gdyni ma dużo jeszcze do zrobienia. O ile w sąsiedniem mieście Gdańsku oraz w innych poważniejszych ośrodkach importowych, kupcy importowi idą zwarcie, tj. są zorganizowani w związkach branżowych i w ten sposób jednolitym frontem oddziaływają na kształtowanie się obrotów import. Polski oraz podział kontyngentów przywozowych, to w Gdyni firmy, pracujące w handlu zagranicznym nie są zrzeszone i działają każda na własną rękę. Że przez tego rodzaju działalność firmy te szkodzą sobie same i Gdyni wogóle, świadczą o tem najlepiej nieproporcjonalne przydziały na niektóre kontyngenty przywozowe dla firm gdyńskich, dzielone bezpośrednio przez Warszawę. Wszelkie zakulisowe starania poszczególnych firm, które może czasowo odnoszą dla tych jednostek rezultaty, odbijają się ujemnie na całości spraw gdyńskich i w konsekwencji później odbija się także ujemnie na załatwianiu spraw dla nich samych.

W obecnym czasie, kiedy normalne kontyngenty przywozowe na towary zagraniczne są coraz mniejsze i import prawie wszystkich towarów z krajów pozaeuropejskich jest bardzo skomplikowany, t. j. może odbywać się jedynie w drodze tranzakcyj wiązanych, konsolidacja firm handlowych nietylko że jest wskazana, ale wprost konieczna. Nietylko import towarów z krajów pozaeuropejskich jest skomplikowany, ale także z szeregu krajów europejskich (clearingowo - kompensacyjnych) i tu także konieczna jest harmonijna współpraca gdyńskich firm handlu zagranicznego. Brak tej współpracy utrudnia w znacznym stopniu pracę samorządu gospodarczego na odcinku kontyngentowym oraz uniemożliwia stworzenie w Gdyni wielkiego ośrodka handlu zagranicznego na wzór portów obcych.

W roku 1934 powstał wprawdzie w Gdyni Związek Handlu Morskiego i statut tego Związku został przedłożony Ministerstwu Przemysłu i Handlu do zatwierdzenia, to jednak Związek ten z uwagi na pewne nieporozumienia nie mógł rozwinąć swojej działalności i jest nieczynny.

O ile półtora roku temu nie przywiązywało się do kwestji organizacji gdyńskiego kupiectwa handlu zagranicznego większej wagi, to obecnie brak takiej organizacji odczuwa kupiectwo to w swoich obrotach importowych. Nie chodzi wcale o organizację na wzór korporacyj kupieckich, lecz o organizację, która będzie aktywnie pracować i pomagać firmom gdyńskim w handlu zagranicznym tak jak to robią organizacje innych ośrodków importowo - eksportowych. Przy dzisiejszej strukturze naszego handlu zagranicznego nie każda firma ma możność dokonania tranzakcyj wiązanych, wyszukania dostawców i odbiorców towaru polskiego, oraz znalezienia tanich źródeł zakupu towarów zagranicznych: mogą tego dokonać jedynie firmy bardzo poważne i finansowo silne oraz organizacje społeczno-handlowe.

GDYNIA ZNÓW POKRZYWDZONA PRZY PODZIALE KONTYNGENTU HERBATY.

Kilkakrotnie pisaliśmy już w naszym Biuletynie o niesprawiedliwych i nieuzasadnionych podziałach kontyngentów przywozowych na niektóre towary kolonjalne, przy których Gdynia traktowana jest nie jako ośrodek handlu zamorskiego, a jako mieścina, posiadająca 4 lub 6 firm półhurtowych. Dzisiaj mamy do zanotowania nowy fakt potraktowania Gdyni jako małego miasteczka, a nie jako portu handlowego. Otóż w pierwszej połowie lipca br. dzielony był kontyngent angielski na herbatę w wysokości około 170 ton, z którego Gdynia otrzymała zaledwie 7.000 kg. Dysproporcja przydziałów jest bardzo wielka. Gdańsk otrzymał bowiem 35% ogólnego kontyngentu, Warszawa ca 35%, Kraków 8%, Lwów 4,5%, a Gdynia łącznie z całym okręgiem ca 4,2% itd. Z cyfr tych wynika, że Gdańsk i Warszawa otrzymały razem 70% całego kontyngentu, a pozostałe okręgi Polski łącznie z Gdynią razem 30%. Przydział dla Gdyni, jako portu handlowego jak widzimy jest niewystarczający i hamuje jej rozwój, co nie leży chyba w interesie ogólno-państwowym.

NOWE TRANSPORTY KAWY.

W najbliższych dniach s/s „Kraków" rozpocznie ładowanie kawy niebieskiej dla Polski w portach Amerykı Środkowej. Powrót jego do Gdyni oczekiwany jest za 6—7 tygodni.

s/s „Pułaski" rozpocznie w najbliższych dniach ładowanie kawy w portach brazylijskich. Powrót jego do kraju jest oczekiwany około 25 sierpnia rb.

ZAPASY CYTRYN.

Dnia 21. VII. rb. s/s „Lewant" wyładował w Gdyni około 9.000 skrzyń cytryn syryjskich. Przywiózł on również pewną partję cytryn pochodzenia niesyryjskiego.

Wobec wyładowania powyższej ilości cytryn, zapasy cytryn w porcie gdyńskim wzrosły do około 17.000 skrzyń.

Ceny spadły we Włoszech w stosunku do cen z końca czerwca rb. o około 30%.

Zapotrzebowanie krajów odbiorczych na cytryny nieco spadło wskutek zwiększonej konsumcji innych owoców świeżych; spowodowało to znaczną zniżkę cen na ten artykuł w krajach produkcji.

NOWE POMARAŃCZE KALIFORNIJSKIE.

W tych dniach ładuje się dla Polski w portach Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej około 25.000 skrzyń pomarańcz kalifornijskich. Transport ten nadejdzie do Gdyni za 4 tygodnie. Będzie to drugi transport pomarańcz kalifornijskich w tym roku dla Polski. Pierwszy transport w ilości około 15.000 skrzyń nadszedł do Gdyni dnia 22. VI. rb.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Sytuacja na rynku owocowym w Gdyni kształtowała się w drugiej dekadzie bieżącego miesiąca pod znakiem mniejszego zainteresowania tak na cytryny, jakoteż na pomarańcze. Szczególnie bardzo słabe zapotrzebowanie było na pomarańcze hiszpańskie. Rynki zagraniczne hamburski i londyński, o ile chodzi o cytryny wykazywały w tym okresie nieco żywsze zainteresowanie tym artykułem od rynku polskiego. Natomiast rynek rotterdamski wykazywał tendencję słabą. Na rynkach zagranicznych nie przewiduje się naogół tendencji mocniejszej na cytryny i pomarańcze hiszpańskie, raczej zniżkową.

W czasie od 10—21 lipca rb. aukcje gdyńskie wystawiły razem do przetargu 6.443 skrzyń cytryn ze s/s „Endore" z dnia 11. VII. rb. — z przed ostatniego transportu — oraz 1.030 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki „Bernas" ze s/s „Scania" — ostatniego transportu z dnia 26. VI. rb. Z wystawionych ilości sprzedały 2.748 skrzyń cytryn oraz 30 skrzyń pomarańcz. Resztę musiano wycofać z powodu braku nabywców.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

urządziły dwa przetargi. Na aukcji odbytej w dniu 13. VII. rb. wystawiły 2.800 skrzyń cytryn syryjskich — sprzedały wszystkie w partjach po 200,—, 100,—, 50,—, 30,— i 20 skrzyń, osiągając cenę 50—51 zł za skrzynkę.

W dn. 16. VII. rb. wystawiły 2.300 skrzyń cytryn syryjskich oraz 330 skrzyń pomarańcz hiszpańskich; sprzedały — 605 skrzyń cytryn oraz 30 skrzyń pomarańcz. Za cytryny osiągnęły te same ceny co na poprzedniej aukcji, a za pomarańcze po 84 gr za kg. W przetargach brali udział kupcy z Gdyni, Katowic, Krakowa, Lwowa, Łodzi i Warszawy.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

urządziły jeden przetarg w dniu 13. VII. rb. Na przetargu tym wystawiły 343 skrzyń cytryn syryjskich — towar własny bez limitu. Sprzedały wszystko po cenie 46,50—49.50 zł za skrzynkę. W przetargu brało udział 6 kupców. Towar sprzedano głównie w partjach po 25 skrzyń.

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

zapowiedziały 2 przetargi: na dzień 13. VII. rb., na którym wystawić miały 700 skrzyń pomarańcz hiszpańskich oraz na dzień 21. VII. rb. dla sprzedaży 1.000 skrzyń

cytryn syryjskich. Do przetargów nie doszło wogóle z powodu braku nabywców.

—o—

W pierwszej dekadzie bm. na odbytych przetargach osiągnięto ceny za:

1) pomarańcze hiszpańskie 95—98 gr za kg.
2) cytryny syryjskie od 56—65,50 zł za skrzynkę.

Banany sprzedawane są obecnie po cenie za karton 10 kg.

I. gatunek — zł 26.00.
II. gatunek — zł 18,00—20,00.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Na rynku towarów kolonjalnych sytuacja jest nadal niejasna szczególnie na kawę, herbatę, masło i ziarno kakaowe. Na artykuły te ceny nadal zwyżkują, podczas gdy na rynkach zagranicznych sytuacja jest spokojna i ceny utrzymują się na poprzednim poziomie.

Na inne towary kolonjalne jak konserwy rybne, oliwę jadalną tendencja spokojna: na owoce suszone zainteresowanie wogóle słabe i ceny nadal zniżkują.

KAWA SUROWA.

Pomimo, że od 6 tygodni leży w magazynach celnych w Gdyni około 450 ton kawy brazylijskiej ze s/s „Pułaski", kawa ta z powodu nieprzydzielenia przez Komisję Dewizową dewiz na jej zapłacenie nie może wejść do kraju. Kiedy będzie mogła być wprowadzona na rynek trudno jest narazie przewidzieć, gdyż zależne to jest od przydziału dewiz. Wobec wyczerpywania się zapasów kawy na rynku oraz trudności wyżej naprowadzonych, ceny na wszystkie gatunki kawy brazylijskiej nadal zwyżkowały np. za „Rio" 7 płaci się obecnie 3,85—3,90 zł za kg, a za gat. „Santos Prim" 4,60 zł.

O ile chodzi o kawy niebieskie, to daje się również odczuwać brak tego towaru, jednak ceny utrzymywane są na poprzednim poziomie, t. j. wynoszą od 5,20—6,50 zł za kg zależnie od gatunku kawy.

Na rynkach zagranicznych — ceny na kawę brazylijską jakoteż kawy niebieskie utrzymane.

HERBATA.

Zapotrzebowanie na herbatę jest nadal większe od podaży, wobec czego ceny dalej zwyżkują. Hurtownicy oferują już 14,50 zł za kg herbaty gat. Sumatra oraz 15—15,20 zł za kg herbaty ceylońskiej. Importerzy jednak z powodu zbyt szczupłych kontyngentów przywozowych oraz skomplikowanego i trudnego importu herbaty w tranzakcjach wiązanych wstrzymują się z wyprzedażą herbaty.

Na rynkach zagranicznych tendencja utrzymana. Wobec pewnego ograniczenia produkcji nie należy się spodziewać zniżki cen nawet na herbatę z nowych zbiorów.

KORZENIE.

Wobec zawarcia prowizorjum handlowego z Francją na 6 miesięcy i wyjaśnienia sytuacji wskutek utrzymania cła na korzenie według starych stawek konwencyjnych, ceny na korzenie szczególnie na pieprz spadają. Importerzy starają się wyzbyć zapasów już po cenie 5,10—5,30 zł za kg. W innych korzeniach niema żadnych zmian.

MASŁO I ZIARNO KAKAOWE.

Na masło kakaowe tendencja mocna. Ceny zwyżkowały i wynoszą zł 3,50—3.60 za kg. Zwyżka ta spowodowana jest brakiem towaru oclonego. W składach celnych znajdują się zapasy masła kakaowego, które jednak wskutek niezałatwionych formalności, związanych z wydaniem pozwoleń przywozu i zezwoleń na przydział dewiz, nie mogą być zgłoszone do odprawy celnej i wprowadzone do kraju.

Ceny na ziarno kakaowe nadal zwyżkują. Obecnie płaci się loco magazyn portowy w Gdyni zł 1,80—1,90 za 1 kg ziarna.

Na rynkach zagranicznych ceny również nieco zwyżkowały, a to spowodu wyczerpywania się ostatnich zapasów ze starych zbiorów i podrożenia towaru w krajach produkcji.

SPROSTOWANIE.

W numerze 19-tym Biuletynu na str. 32 w dziale „Herbata" wkradła się w pierwszem zdaniu pomyłka, co do zwyżki ceny na herbatę. Zdanie to powinno brzmieć: „Ceny na herbatę zwyżkowały o około 2,— zł (dwa złote) na 1 kg".

Wicekonsulat Costa Rici siedziba przedsiębiorstwa A. Wiatrak — Import-Export, przeniesiona została do nowego lokalu przy ulicy 10 Lutego, dom ZUS, pokój 10—11.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 sierpnia 1936 r. | NR. 21

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konwencje brukselskie dotyczące prawa morskiego

Poza wodami terytorjalnemi, podlegającemi suwerenności państwa przybrzeżnego, morze jest wolne dla wszystkich narodów i dlatego żegluga morska ma charakter międzynarodowy. Jest zatem rzeczą naturalną, że celem ułatwienia tej żeglugi sfery zainteresowane okazują tendencję do ujednostajnienia norm i instytucyj prawa morskiego. — Dążność ta jest tem naturalniejsza, że w żegludze morskiej są wszędzie te same przedmioty i podmioty prawa, a mianowicie statek, ładunek, armator, kapitan, załoga, pasażerowie itd., i wszędzie powstają wspólne zwyczaje. W żegludze morskiej daje się odczuć atmosfera wspólnych tradycyj i obowiązuje nawet w pewnej mierze tradycyjna i oparta na poczuciu wspólności zawodu kurtuazja między statkami. Morze jest poniekąd odrębnym światem. Nie bez racji powiedział na jednej z konferencyj międzynarodowych wybitny prawnik niemiecki, znawca prawa morskiego, Dr Sieveking: „The law of the ocean must be one". Tej naturalnej dążności do unifikacji prawa morskiego nie zdoła usunąć dyktowana głównie politycznemi względami polityka państw w kierunku uzyskania całkowitej niezależności gospodarczej i samowystarczalności przez odgradzanie się cłami oraz zakazami przywozu. — Wynikiem tej dążności są brukselskie konwencje prawa morskiego z 1924 i 1926 r., zawarte przedewszystkiem dzięki staraniom Międzynarodowego Komitetu Morskiego w Brukseli (Comité International Maritime). — Pracowano nad niemi wytrwale mimo różnych przeciwieństw przez kilkadziesiąt lat. Wojna światowa przerwała odnośne prace, z tem większą energją podjęto je po wojnie.

Są to:

1) Konwencja z dnia 21. VIII. 1924 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności statków morskich (Convention International pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer).

2) Konwencja z 10. IV. 1926 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich. (Convention International pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes.)

3) Konwencja z 24. VIII. 1924 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących konosamentu. (Convention International pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement).

4) Konwencja z 10. IV. 1926 r. dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących immunitetów statków państwowych (Convention international pour l'unification de certaines règles concernant l'immunité des navires d'Etat).

Konwencje powyższe są kompromisem angielskiej, amerykańskiej i niemieckiej doktryny i nie stanowią harmonijnie we wszystkich punktach powiązanej całości, a nadto, mimo ogromu pracy, w nie włożonej, zawierają niestety pewne niejasności, które nawet drogą interpretacji przy pomocy protokołów konferencyjnych trudno usunąć. Mimo tego konwencje niewątpliwie są pożyteczne, gdyż normują cały szereg zagadnień prawnych z dziedziny odpowiedzialności właściciela statku morskiego i przewozu na morzu oraz uniemożliwiają na przysz-

łość w zakresie tych zagadnień, konflikty pomiędzy postanowieniami ustawodawstw morskich poszczególnych państw. Wiadomo zaś, że konflikty takie w praktyce są czasem nie do rozwikłania i wytwarzają chaos w obrocie morskim, gdyż nie wiadomo, czy do statku w konkretnych przypadkach stosować prawo tego lub innego państwa, nadto utrudniają należytą obronę praw właścicieli statków morskich. Ponieważ konwencje są podpisane także przez Polskę i niebawem będą ogłoszone w Dzienniku Ustaw, a tem samem uzyskają u nas moc obowiązującą, przeto wskazane jest zapoznanie sfer zainteresowanych, zwłaszcza właścicieli statków i zakładów ubezpieczeń morskich, z głównemi zasadami konwencyj. Zaznaczyć należy, że wprowadzenie konwencyj do naszego ustawodawstwa ze względu na ważne zagadnienia, które zawierają, powinno nastąpić z uwzględnieniem istotnych interesów naszej młodej, rozwijającej się dopiero żeglugi morskiej, i rzeczywistych potrzeb naszego życia gospodarczego. Konwencje same przewidują możność pewnych odchyleń od postanowień, które konwencje zawierają.

Nie małą rolę odgrywa wprowadzenie w życie konwencyj w obu portach morskich, obsługujących nasz kraj, czyli w Gdyni i w Gdańsku, gdyż w obu portach powinny obowiązywać jednolite zasady prawa morskiego. Armator, kapitan statku, makler okrętowy, spedytor morski, statek i ładunek powinny w obu portach znajdować się w równej sytuacji prawnej, inny bowiem stan rzeczy mógłby ujemnie oddziaływać na nasz handel zagraniczny, który w 78 procentach idzie przez oba porty.

I. Konwencja dla ujednostajnienia niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich.

Zasada ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego za czynności i stosunki prawne, wynikające z eksploatacji statku morskiego, jest we wszystkich krajach morskich uznawana. Należy ją uważać za słuszną, gdyż jest ona wyrazem sprawiedliwego rozłożenia ryzyka materjalnego na morzu na właściciela statku i interesantów, nawiązujących stosunki ze statkiem. W odniesieniu do właściciela statku zasada ta uznawana jest bez względu na to, czy on sam statek eksploatuje, czy ktoś inny, naprz. najemca statku, który eksploatuje statek na własny rachunek (t. zw. Ausrüster). Wyraża ona tę myśl. że, jeżeli właściciel statku, chociażby kto inny statek eksploatował, oddaje statek na cele uprawiania żeglugi i w związku z tem odnosi pewne korzyści materjalne, to powinien on za eksploatację statku odpowiadać, ale tylko ograniczenie, mianowicie statkiem i frachtem. Często właściciel statku nie zna zobowiązań, wynikających z eksploatacji statku, zwłaszcza, gdy kapitan statku poza portem ojczystym działa na podstawie pełnomocnictw, które mu ustawa przyznaje. Nie byłoby zatem słuszne obarczać go nieograniczoną odpowiedzialnością za te zobowiązania.

Nie we wszystkich krajach system ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku jest w równy sposób skonstruowany. — Mamy cztery zasadnicze systemy ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego: francuski, angielski, północnoamerykański i niemiecki. Francuski system, przyjęty w Code de Commerce z 1807 r. stosowany jest we Francji i innych krajach romańskich oraz w Turcji i krajach połudn. Ameryki. Według tego systemu właściciel statku odpowiada zasadniczo osobiście czyli nieograniczenie, może jednak w niektórych przypadkach, w szczególności w przypadku odpowiedzialności za działalność kapitana statku, sam swą odpowiedzialność ograniczyć do statku i frachtu przez t. zw. abandon, czyli oświadczenie wobec wierzycieli, że porzuca statek i fracht na ich rzecz. Przez porzucenie statku i frachtu na rzecz swych wierzycieli, właściciel statku może się uwolnić od swych zobowiązań. (Art. 216 Code de Commerce: „Tout proprietaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine. et tenu des angagemenets contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret“). Angielskie prawo przyjęło inny system, mianowicie system nieograniczonej odpowiedzialności, zmodyfikowany tem, że w niektórych przypadkach właściciel statku odpowiada (art. 503 Merchant Shipping Act) do pewnej kwoty maksymalnej, mianowicie 8 wzgl. 15 funtów sterlingów pro tonnę statku. Według zaś systemu północno-amerykańskiego armator odpowiada zasadniczo ograniczenie, i to do wartości statku i frachtu, może jednakże pozatem korzystać z prawa abandonu statku i frachtu. W końcu mamy niemiecki system ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku, t. zw. system odpowiedzialności rzeczowej (Exekutions — oder Sachhaftungssystem), stosowany także w krajach skandynawskich a polegający na tem, że właściciel statku odpowiada rzeczowo (dinglich, unpersönlich) przedmiotami jako takiemi, a mianowicie statkiem i frachtem, przyczem wierzycielowi służy z tytułu swej wierzytelności z mocy ustawy prawo zastawu na obu przedmiotach, które może być realizowane także wobec nabywcy statku i cesjonarjusza frachtu, chociażby ci ostatni byli w dobrej wierze (§§ 754, 756, 771 i 759 stosowanego u nas Kod. handl. niem.). Prawo zastawu w tym przypadku jest odmiennie skonstruowane od unormowanego w prawie cywil-

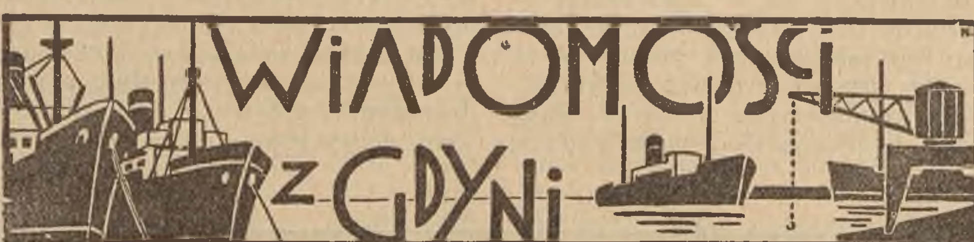
stawu przez osobę trzecią w dobrej wierze. Lnem prawa zastawu na ruchomości, które gaśnie w przypadku nabycia przedmiotu za-

Wspomniana konwencja zmierza do tego, aby przedstawioną powyżej mozaikę systemów odpowiedzialności właściciela statku morskiego, wprowadzającą niepewność stosunków prawnych w obrocie morskim usunąć. Przyjmuje ona zasadę odpowiedzialności osobistej właściciela statku, ograniczonej do wartości jego majątku morskiego (fortune de mer) t. j. statku wraz z przynależnościami i frachtu, (jusqu'à concurrence de la valeur du navire du fret et accessoires de navire) za wierzytelności i zobowiązania, powstające w związku z eksploatacją statku. Zwycięża w konwencji, jeżeli chodzi o główną zasadę, pogląd doktryny amerykańsko-angielskiej, przyczem jednak w poszczególnych postanowieniach jej można także dopatrzeć się pewnych elementów niemieckiej doktryny. Konwencja operuje utartemi pojęciami prawa morskiego, poza jednem nowem pojęciem, mianowicie accessoires de navire. Pojęcie to w rozumieniu konwencji nie oznacza przynależności statku w sensie rzeczy ruchomych, znajdujących się na statku, czyli sprzętu, przeznaczonego dla celów uprawiania statkiem żeglugi i stanowiącego integralną część statku jako takiego, a oznacza przynależność w znaczeniu specjalnem. To, co, konwencja nazywa accessoires de navire, oznacza surogaty statku, a mianowicie niektóre związane ze statkiem wierzytelności, na które odpowiedzialność właściciela statku się rozciąga. Są to przypadające statkowi odszkodowania za nienaprawione jeszcze szkody w substancji statku, w szczególności odszkodowanie za awarję wspólną (ofiarę, poniesioną umyślnie dla ratowania statku i ładunku ze wspólnego niebezpieczeństwa), wskutek której statek ucierpiał.

Twórcy konwencji ograniczyli się do ustalenia norm materjalnych o ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego. Natomiast procedurę podziału masy majątkowej, względnie mas majątkowych, któremi właściciel statku w poszczególnych przypadkach odpowiada, pozostawia ustawodawstwom krajowym. Podział tych mas pomiędzy wierzycieli stanowi odrębny problemat natury czysto proceduralnej.

Tyle co do ogólnej charakterystyki konwencji o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Poszczególne postanowienia konwencji omówię w następnym artykule.

Dr Władysław Sowiński



WIZYTACJA ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH PRZEZ PREZESA IZBY.

W dniu 29 ub. m. Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor w towarzystwie Dyr. Izby p. J. Kulikowskiego udał się do Grudziądza w celu odwiedzenia pracujących tam zakładów przemysłowych oraz instytucyj gospodarczych.

Podczas pobytu w Grudziądzu pp. Prezes S. Tor i Dyr Dr Kulikowski odbyli konferencję z władzami Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, poruszając szereg najbardziej aktualnych zagadnień, dotyczących kupiectwa pomorskiego. Między innemi omówione zostały zagadnienie cenzusu kupieckiego oraz przymusowej organizacji stanu kupieckiego.

Następnie Prezes i Dyrektor Izby zwiedzili fabrykę maszyn i narzędzi rolniczych „Unia" i omówili szczegółowo sprawę eksportu wyrobów firmy na rynki zamorskie. Dyrekcja firmy „Unia" zademonstrowała gościom wzory pługów nowego typu, przeznaczonych specjalnie dla eksportu do krajów Bliskiego Wschodu. Omówiona została również sprawa konjunktury i zbytu maszyn rolniczych na rynku wewnętrznym, przyczem stwierdzono, że na terenie województw centralnych ujawniło się wzmożenie zapotrzebowania — natomiast na terenie Pomorza i województwa Poznańskiego zmniejszenie.

W dalszym ciągu swego pobytu w Grudziądzu p. Prezes Tor i Dyrektor Kulikowski zwiedzili zakłady firmy Herzfeld i Victorius, gdzie również poruszone zostały sprawy eksportu produkowanych przez firmę wyrobów żeliwnych, a następnie Pomorskie Zakłady Ceramiczne i największy na Pomorzu browar f. Kuntersztyn.

W trakcie badania położenia innych zakładów przemysłowych, mających siedzibę w Grudziądzu przedstawiciele Izby poinformowani zostali o sytuacji w Zakładach PePeGe (Polski Przemysł Gumowy). Z udzielonych im

informacyj wynika, że na początku sierpnia zakłady te będą uruchomione, przyczem zatrudnią od 800 do 1.000 robotników.

Na zakończenie swego pobytu w Grudziądzu p. Prezes Tor i Dyrektor Kulikowski odbyli konferencję z Prezesem Izby Skarbowej p. Kossjorem.

POSIEDZENIE KOMISJI POROZUMIEWAWCZEJ NASZEJ IZBY Z KOLEGJUM MIĘDZYNARODOWYCH WYKŁADÓW AKADEMICKICH.

Komisja porozumiewawcza Izby naszej z Kolegjum Międzynarodowych Wykładów Akademickich w Gdyni odbyła posiedzenie w biurze Izby w dniu 22 lipca rb. Z ramienia Izby byli obecni: wiceprezes dr Władysław Smoleń i dyrektor dr Józef Kulikowski; z ramienia Kolegjum rektor prof. dr Tadeusz Hilarowicz i prof. Leon Władysław Biegeleisen. Omawiano sprawy programu wakacyjnego kursu wiedzy o sprawach morskich i o morzu polskiem.

CZĘŚCIOWE ZNIESIENIE OPŁATY DODATKOWEGO FRACHTU Z GDYNI DO INDYJ ZACHODNICH.

Polska Agencja Morska w Gdyni komunikuje, że wskutek jej zabiegów, reprezentowana przez nią linja okrętowa, United Fruit Company, przeprowadziła w konferencji linij okrętowych do Indyj Zachodnich, uznanie Gdyni i Gdańska, jako portów zasadniczych (base ports) przy przewozie następujących towarów: Worki, opakowania workowe, juta, groch i fasola w workach, słód, karbid, meble gięte z drzewa, szynki, chmiel, parafina w workach, dykta, blachy i płyty żelazne i stalowe luzem, w wiązkach lub klatkach, i to do portów: Jamaica, Haiti, Columbia, (porty atlantyckie), Cristobal, Panama City, Puerto Limon, Honduras Hiszpański i Guatemala.

Wobec powyższego, dla wymienionych towarów i we wskazanych relacjach nie dolicza się dodatku w wysokości sh. 10/— od jednostki frachtowej i stawki te równe są stawkom, notowanym przez Hamburg, Rotterdam, Antwerpję, Londyn.

Jest to nowa korzyść dla eksporterów, którzy niewątpliwie będą mieli większe szanse w rozwinięciu swego eksportu do krajów egzotycznych w Ameryce Środkowej.

NOWA PLACÓWKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA W PORCIE GDYŃSKIM.

W porcie gdyńskim, przy zbiegu ul. Celnej i Rotterdamskiej, firma R. Barcikowski S. A. z Poznania wybudowała magazyn o powierzchni ok. 2.000 m², przy którym mieszczą się również lokale biurowe Oddziału wyżej wymienionej firmy. W magazynie tym przewidziane jest miejsce na składowanie artykułów chemicznych i ziół leczniczych zarówno importowanych jak i eksportowanych. Oprócz tego w części magazynu zainstalowane są maszyny służące do krajania ziół i proszkowania niektórych artykułów. Zakres działania firmy obejmuje skup krajowych ziół leczniczych i ziół pochodzenia zamorskiego, przeróbka tego surowca na artykuły drogeryjne i lecznicze oraz handel gotowemi artykułami chemiczno-farmaceutycznemi.



„WIRTSCHAFTSDIENST“ O NOWYCH ZADANIACH HAMBURGA.

W ostatnim numerze hamburskiego pisma „Wirtschaftsdienst“ ukazała się krótka, ale b. ciekawa notatka obchodząca nasz port, mianowicie o nowych zadaniach portu w Hamburgu.

Stwierdzając na początku, że konkurencja Gdyni i Tryjestu stworzyła zupełnie nową sytuację, w której port hamburski stara się dostosować do nowych warunków współzawodnictwa, autor sądzi, że zwycięstwo Hamburga jest wątpliwe, gdyż warunki przeładunku są tańsze w obcych portach: to też autor żąda, by przynajmniej niemieckie ładunki szły przez porty niemieckie i w ten sposób powiększyły ruch tranzytowy przez porty niemieckie. Wyniki dotychczasowej pracy portu hamburskiego wskazują na pewne sukcesy, uzasadniające dalszą rozbudowę urządzeń portowych, które przydadzą się w przyszłości w razie dobrych wyników pracy akwizycyjnej i uzdrowienia handlu zagranicznego.

Na razie pogarszają położenie hamburskiego portu jeszcze dwa fakty: 1) zniżka opłat w Rotterdamie i 2) zniesienie sankcyj w stosunku do Włoch, a zatem zwiększenie pracy portu w Tryjeście, który znowu odbierze Hamburgowi handel z Bliskim Wschodem.

Przedstawiając w ciemnych farbach sy-

tuację przeładunkową w porcie hamburskim, autor wyraża nadzieję, że da się ją naprawić dzięki skoordynowanym wysiłkom.

KOMU DAJE PRACĘ WŁASNY PRZEMYSŁ BUDOWY OKRĘTÓW?

Szwedzki ekspert budownictwa okrętów Dr H. Hammar ogłosił w specjalnem wydaniu z okazji 30-lecia istnienia stoczni „Götaverken" bardzo interesujące zestawienie kosztów poszczególnych składowych elementów budowy wojennego statku i statku handlowego, większego typu, wychodząc oczywiście ze stosunków rzeczywistych, szwedzkich. Ponieważ zachodzi duża różnica pomiędzy rozkładem kosztów budowy statków pancernych, a z drugiej strony krążowników (do nich zaliczyć należy również torpedowce), więc te dwie kategorje autor potraktował w zestawieniu z osobna.

Poniższe zestawienie jest ułożone w procentach, przyjmując koszt budowy całej jednostki za 100.

	statki pancerne	krążowniki	handlowe statki
1. Krajowe surowce	3.85	2.60	8.00
2. Przemysł elektrotechniczny	4.84	5.57	1.00
3. Przemysł włókienniczy	0.25	0.74	0.80
4. Przemysł kamieniarski	0.37	0.72	0.50
5. Przemysł drzewny	1.24	1.34	1.00
6. Warsztaty mechaniczne	31.20	29.43	5.20
7. Stocznie okrętowe	23.40	30.50	41.50
8. Kopalnie, produkcja żelaza i metali	21.40	19.05	7.00
9. Przemysł chem.-techniczny	1.40	1.12	1.00
10. Przemysł papierniczy i graf.	0.33	0.89	0.50
11. Zagraniczne materjały	7.93	4.70	30.50
12. Wydatki na przewóz (frachty)	2.18	1.34	2.00
13. Próby i inspekcja	1.61	2.00	1.00

Do porównania został wzięty statek handlowy o nośności 10.000 ton DW. Pytanie: dlaczego dla statku handlowego sprowadza się tak dużo materjałów zagranicznych w porównaniu ze statkami wojennemi, znajduje swą wyczerpującą odpowiedź w tem, że statki handlowe budują się według cen konkurencyjnych i sprowadzają materjały, półfabrykaty i wyroby, kierując się kupiecką kalkulacją. Jednakże konieczność posiadania na wypadek wojny również własnych źródeł dostawy różnych materjałów usprawiedliwia podtrzymywanie tych źródeł przy budowie okrętów wojennych i sama budowa wojennych okrętów w kraju spełnia właśnie zadanie stałego podtrzymywania takiego zastępczego krajowego przemysłu.

Zato na stoczni podczas budowy handlowego statku pozostaje 41.50 procent ceny okrętu, z czego 40 procent przypada pracownikom stoczni, jej administracji i dyrekcji. Zaledwie 1 procent przypada konstruktorom i inżynierom stoczni.

Autor zaleca system kredytów eksportowych dla produkcji handlowych okrętów. Szwedzki system popierania eksportu w drodze kredytu winien poprostu wcielić do siebie produkcję stoczni okrętowych.

Zestawienie kosztów podaliśmy za Scandinavian Shipping Gazette.

SKŁAD I LICZEBNOŚĆ ZAŁÓG W ANGIELSKIEJ MARYNARCE.

Według danych National Union of Seamen w Londynie w roku 1935 było zatrudnionych osób w brytyjskiej marynarce 152.793, wobec 151.001 w roku 1934. W ostatnim roku wśród załóg było obywateli brytyjskich, więc białych Anglików 103.232, 43.125 było hindusów i innych kolorowych z Brytyjskiego Imperjum, noszących zbiorowe miano „laskars", oraz 6.345 obcokrajowców.

Nieznaczny wzrost z 1934 na 1935 rok ilości zatrudnionych w marynarce osób — jest wypadkową ze zmniejszenia ilości obcokrajowców — o 1.303 czyli 17,3 proc. ich stanu z roku 1934, ze zwiększenia ilości laskarów o 103, wreszcie ze zwiększenia ilości brytyjskich marynarzy o 3.161. W kołach pracowników żeglugowych oczekują zmniejszenia ze strony armatorów ilości zatrudnionych laskarów. Między nimi jest również dużo stewardów i są narzekania, że armatorzy zbyt pochopnie tłumaczą zatrudnianie ich względami klimatycznemi. Zatrudnianie laskarów wogóle oznacza olbrzymią oszczędność dla armatora, zamykając równocześnie możność zatrudnienia dla licznych rzesz marynarzy angielskich. Z innej strony część oszczędności uzyskana na laskarach idzie na uprzywilejowane stanowisko, utrzymanie i płace faktycznie zajętych angielskich marynarzy, gdyż jak wiadomo płace angielskich marynarzy w stosunku do innych marynarek stoją na wysokim poziomie i warunki mieszkania ich i wyżywienia stoją również na najwyższym poziomie.

„AMSTERDAMSKI" TYP STATKU W PRAKTYCE".

W ubiegłym roku dużo zaciekawienia wzbudziła budowa na stoczniach holenderskich trzech statków na zamówienie Sowietów, jednakże według planu i patentu Netherlands Shipbuilding Company w Amsterdamie. Są to statki t. zw. „amsterdamskiego" typu, jak dziś nazywają typ opatentowany, służący do przewozu drzewa, jak również i innych towarów.

Obecnie przybył do Amsterdamu jeden z tych statków „Walerii Mezjlacek", po pracy pięciomiesięcznej. Statek ma być przejrzany i przygotowany do dalekiej podróży — ku ujściom rzeki Leny. Eksploatacja statku zdołała wykazać jego duże zalety. Ładuje on przedewszystkiem więcej drzewa aniżeli inne statki tej wielkości. Mając nośność 3.635 ton DW może on ładować 1.400 standardów, wobec

1.200 standardów na statkach normalnych o tej samej nośności. Paradoksalnem jest, że pojemność ładowni jego jest nawet o 6 procent mniejsza niż u zwykłego statku tej wielkości. ładować jednak drzewa może on znacznie więcej, jak wyżej podano.

Również towary nasypowe ładowane luzem zostały podobno (ze źródeł holenderskich) na tym statku ładowane i wyładowywane w czasie o połowę mniejszym aniżeli zwykle.

Statek udaje się obecnie w 33-dniową podróż, w przewidywaniu jednakże możliwości utknięcia w lodzie, bierze prowianty na 14 miesięcy. Podróż ta wykaże również sprawę zdatności statków „amsterdamskiego" typu do żeglugi na wodach arktycznych.

FIŃSKIE REKORDY ŁADOWANIA DRZEWA.

Za wyjątkowo szybkie ładowanie drzewa w stosunkach fińskich uchodzi ładowanie tarcicy (D. B. B.) na statek „Ericus" w Kemi w czerwcu br. Statek załadował większą partję drzewa — 1.217 standardów w trzech dniach i 7 i ½ godzinach, co daje przeciętną w wysokości 370 standardów na dobę. Należy uwzględnić, że w Kemi, leżącem na skrajnym północnym końcu zatoki Botnickiej nocy w czerwcu wcale niema, co oczywiście wpływa w sensie dodatnim na wielkość przeładunku drzewa na dobę.

ZWIĘKSZENIE SUBWENCJI DLA ŻEGLUGI WE FRANCJI.

W tych dniach izba deputowanych przyjęła ustawę o podniesieniu subwencji dla żeglugi morskiej; nadwyżka do końca roku wynieść ma 110 mil. franków, w tem 60 mil. franków dla towarzystw pracujących na pocztowych kontraktach i 50 mil. franków dla pozostałych towarzystw żeglugi.

Według opinji kierowniczych prywatnych kół żeglugowych sytuacja żeglugi niemniej — się nie poprawi, przeciwnie, pogorszy się. Ostatnie reformy w żegludze podniosły bardzo poważnie wydatki bieżące przedsiębiorstw żeglugi; wymieniana jest kwota 250 mil. franków rocznie jako ekwiwalent tych reform. Wobec ogromnego już zaangażowania państwa w kapitałach żeglugowych, na skutek wprowadzania bardzo kosztownych nowych okrętów, dla których siła inwestycyjna prywatnego kapitału jak i chęć lokaty jest zbyt mała, rosnące deficyty żeglugowe biją w pierwszym rzędzie społeczność-państwo i osłabiają konkurencyjną zdolność żeglugi francuskiej i jej żywotność w pracy na rynku międzynarodowym.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

MOŻLIWOŚCI ZBYTU CERAMIKI I PORCELANY W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

W związku z zarządzeniem władz amerykańskich o nałożeniu ceł antydumpingowych na szereg artykułów niemieckich, a między innemi niemieckich wyrobów ceramicznych, otwierają się dla naszego przemysłu ceramicznego pewne możliwości wzmożenia naszego eksportu do Stanów Zjednoczonych i częściowego bodaj zajęcia tych pozycyj eksportowych, które eksport niemiecki wobec nowych ceł będzie musiał opuścić.

Według statystyki amerykańskiej importowały Stany Zjednoczone w r. 1933 wyrobów ceramicznych i porcelanowych za dol. am. 325.000, zaś w roku 1934 za dol. am. 187.000. Na import ten złożyły się w roku 1933: Japonja 45%, Niemcy 23%, W. Brytania 19%, Czechosłowacja 3,7%, w roku 1934 Japonja 57%, Niemcy 11%, W. Brytanja 19%, Czechosłowacja 3,3%. Cyfry naszego eksportu tych artykułów do Stanów Zjednoczonych spadły z dol. am. 5.093 w roku 1932 na dol. am. 2.098 w roku 1933 i wreszcie na dol. am. 244 w roku 1934.

Z wyżej przytoczonych cyfr wynika, że głównym eksporterem ceramiki i porcelany jest Japonja, która nietylko powiększa swój eksport w związku ze wzrostem zapotrzebowania rynku amerykańskiego, ale potrafi natychmiast opanować wszystkie przez inne kraje opuszczone pozycje.

Ze względu jednak na opinję o imporcie japońskim jako dumpingowanym możliwości rozbudowy naszego eksportu istnieją.

Z dotychczasowego doświadczenia amerykańskich importerów ceramiki i porcelany polskiej wynika, że bezwzględnie koniecznem jest dostosowanie naszej produkcji do wymagań rynku odbiorczego.

Rynek amerykański łaknie stale nowości zarówno w fasonach jak i wzorach oraz dobrego wykonania technicznego. Polskie wyroby natomiast są typów dawnych, a ponadto mają braki w technicznem wykonaniu, np. filiżanki niezupełnie przystawały do podstawek, zdarzały się przerwy w rysunkach wzorów, pakowano towar nieodpowiednio do potrzeb transportu morskiego itp.

Producenci pragnący eksportować ceramikę i porcelanę do Stanów Zjednoczonych muszą również liczyć się ze zwyczajami przyjętemi przy sprzedaży. Przedewszystkiem koniecznem byłoby ustanowienie w New Yorku stałego przedstawiciela i stworzenie składu konsygnacyjnego. Skład konsygnacyjny jest wogóle najlepszą formą przedstawicielstwa

dla tego rodzaju artykułów, a zwłaszcza na terenie amerykańskim, ze względu na to, iż sklepy departamentowe (domy towarowe) biorą zazwyczaj po jednym komplecie każdego wzoru, lecz żądają gotowości bezzwłocznego dostarczenia ok. 12 kompletów na wypadek, gdyby dany wzór zaczął znajdować nabywców.

Sklepy departamentowe nabywają towar od importera za płatnością w trzydzieści dni E. O. M. (end of month) co równa się praktycznie około 45-dniowemu kredytowi. Importer musi opłacić cło przy wwozie, które jest wysokie, gdyż wynosi 50% od wartości i 10 centów od każdego tuzina, przyczem do tuzina wlicza się każdy poszczególny kawałek. Mimo wysokich kosztów jest ceramika i porcelana artykułem popłatnym dla detalistów.

Praktycznie największe możliwości istnieją dla niedrogich kompletów śniadaniowych (2 rodzaje talerzy, filiżanki, imbryczek, cukierniczki, naczynie na masło, na śmietankę) o wzorach ludowych t. zw. tutaj „gay peasant designs". Trzeba zaznaczyć, że Czechosłowacja ponownie konkuruje, dostarczając towar tańszy, posiadając dobrą znajomość gustu publiczności amerykańskiej i dostarczając nowości.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU DO HISZPANJI W DRODZE KOMPENSAT PRYWATNYCH.

W dniu 17 czerwca rb. Centrala Dewiz w Madrycie rozesłała do banków hiszpańskich okólnik, w myśl którego istnieje możliwość dokonywania importu z Polski i Czechosłowacji do Hiszpanji w drodze kompensat prywatnych. Z zarządzenia Centrali Dewiz wynika, że wpłaty z tytułu importu towarów polskich i czechosłowackich na rynek hiszpański w drodze kompensat prywatnych mają być uskuteczniane na t. zw. „rachunki zablokowane" (cuentas bloqueadas).

Dla dokonywania importu na powyższych zasadach wymagane jest uprzednie pozwolenie Centrali Dewiz i złożenie kaucji w wysokości 15% wartości towaru, która będzie stanowiła podstawę do odprawy celnej.

Należy zaznaczyć, że ze względu na istniejące trudności dewizowe na rynku hiszpańskim i poważne zamrożenia firm eksportowych polskich, Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało jeszcze w połowie czerwca rb. instrukcję, upoważniającą Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego do przeprowadzania z rynkiem hiszpańskim prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych. Wniosek o przeprowadzenie tranzakcji kompensacyjnej musi być złożony łącznie przez importera polskiego i eksportera polskiego do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, za pośrednictwem Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego. Rozrachunek następuje po stwierdzeniu dokonanego rozliczenia po stronie hiszpańskiej. Powołaną instrukcją Ministerstwa ustalony został również stosunek, w jakim import z Hiszpanji do Polski pokrywać ma dawne zamrożenia i bieżący eksport.

PRZYDZIAŁ DEWIZ ZA TOWARY POLSKIE WYWIEZIONE DO ARGENTYNY.

Kwestja przydziału dewiz po kursie oficjalnym na towary importowane do Argentyny zależy zasadniczo od wielkości eksportu produktów argentyńskich do wchodzącego w rachubę kraju. Z tego też powodu zachodzi stale obawa, że mogą zaistnieć momenty, w których Urząd Kontroli Dewiz w Buenos Aires nie uwzględni podania importera na przydział dewiz po kursie oficjalnym, biorąc pod uwagę poważniejszą nadwyżkę bilansu handlowego na korzyść Polski.

W chwili obecnej niema specjalnego niebezpieczeństwa, gdyż naprzykład w jednym z przetargów polska oferta była droższa od czechosłowackiej o ca 10% i była na drugiem miejscu co do ceny. Pomimo to przypuszczalnie w tym wypadku dostawa przypadnie w udziale Polsce ze względu na niekorzystne saldo bilansu handlowego dla Argentyny w stosunkach z Czechosłowacją w 1-szym kwartale br., podczas gdy w tym czasie w stosunkach z Polską bilans był nieznacznie dodatni dla Argentyny. Dla przykładu podano poniżej dane statystyczne wymiany towarowej Argentyny z Polską i Czechosłowacją w 1-szym kwartale br. (w pesach na podstawie danych argentyńskich):

Eksport z Polski do Argentyny	3.999.564
Import do Polski z Argentyny	4.565.459
Eksport z Czechosłowacji do Argentyny	3.960.255
Import do Czechosłowacji z Argentyny	3.606.495

Nieznacznie ujemne saldo bilansu handlowego dla nas w I kwartale br. nie ma głębszego znaczenia, biorąc pod uwagę, że większe dostawy polskich produktów do Argentyny przypadają, jak o tem świadczą dane za lata 1933 i 1934 r., na drugą połowę każdego roku. Dotyczy to przedewszystkiem węgla, który w ub. r. zajął blisko 25% przysługujących nam dewiz.

Brak jest jeszcze szczegółowych danych statystycznych argentyńskich co do wymiany handlowej w poszczególnych branżach z Polską w 1935 r., a według statystyk polskich w roku ubiegłym przypada na eksport węgla polskiego do Argentyny ca 10% całego eksportu do tego kraju, na eksport zaś żelaza i rur ca 27%. Obok dykt i drzewa w ogólności są to najpoważniejsze działy naszego eksportu do Argentyny pomimo, że coraz bardziej rozwija się także eksport innych produktów bardziej wysokowartościowych.

Obecnie niema żadnych informacyj, by w innych branżach czyniono jakiekolwiek trudności w przydziale dewiz po kursie oficjalnym dla eksportu polskiego za wyjątkiem mebli giętych. Jednakże trzeba zwrócić uwagę, że w branży mebli giętych żadne państwo nie korzysta z tych dewiz ze względu na ochronę rozwijającego się przemysłu w Argentynie.

TRAKTOWANIE TOWARÓW POLSKICH W BRAZYLJI POD WZGLĘDEM DEWIZOWYM.

W dn. 27. V. br., Banco do Brasil, opierając się na telegr. wiadomościach prasowych o wprowadzonej w Polsce reglamentacji dewizowej, wydał okólnik, polecając wszystkim bankom zaliczać Polskę w poczet krajów reglamentujących dewizy i utworzyć konta zablokowane w miejsce dotychczasowego przydziału wolnych dewiz. Zarządzenie to dotyczyło również wstrzymania przydziału dewiz na pokrycie dawnych należności polskich eksporterów. Tego rodzaju zarządzenie stosuje Banco do Brasil, w drodze retorsji, bez wyjątku do wszystkich krajów, które w jakikolwiek sposób blokują i akumulują należności z tytułu importu z Brazylji.

Niezwłocznie po wydaniu tego okólnika miała miejsce interwencja u kompetentnych władz brazylijskich wyjaśniająca, że reglamentacja dewiz w Polsce nie ma na celu akumulowania należności z tytułu importu z Brazylji. W wyniku tej interwencji wspomniany okólnik został odwołany, przyczem płatności z tytułu naszego eksportu do Brazylji mają być w dalszym ciągu pokrywane wolnemi dewizami. Załatwienie to umożliwiło uniknięcie jakichkolwiek trudności w zakresie naszego normalnego eksportu do Brazylji.

Natomiast omawiane zarządzenie Banco do Brasil, pomimo, że zostało natychmiast uchylone, wpłynęło na opóźnienie przydziału raty dewiz, na pokrycie dawnych zamrożonych należności naszych eksporterów, z uwagi na zwłokę, jaka zaszła w rozesłaniu okólnika anulującego poprzedni z dn. 27. V. br. Wskutek powtórnej interwencji przydział tej raty ma nastąpić w najbliższym czasie.

Należy przy sposobności zaznaczyć, że w Brazylji istnieją częściowe ograniczenia dewizowe, oraz pewne ograniczenia prywatnych przekazów zagranicę, w odniesieniu do eksportu z Brazylji (obowiązek odstępowania pewnego procentu dewiz, zależnie od artykułów, Bankowi do Brasil) natomiast import do Brazylji nie podlega w chwili obecnej ani ograniczeniom kontyngentowym, ani dewizowym. W stosunku do krajów jednak, które stosują ograniczenia dewizowe i wstrzymują przydział dewiz na pokrycie importu z Brazylji, Banco do Brasil stosuje retorsje i akumuluje odnośne należytości na koncie zablokowanem.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA.

Dnia 28 lutego 1936 ogłoszone zostało rozporządzenie wprowadzające z dniem 21 kwietnia 1936 obowiązek dołączania świadectw pochodzenia do transportów wszystkich towarów wysyłanych do Iranu. Świadectwa takie winny być poświadczone przez właściwą władzę w kraju pochodzenia towaru.

Przy imporcie wszystkich towarów świadectwa pochodzenia są niezbędne. Świadectwo takie winno być sporządzone według wzoru Nr. 2 przez Izbę Przemysłowo-Handlową i nie wymaga poświadczenia przez władze konsularne irańskie (perskie).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 LIPCA 1936 ROKU.

ABISYNJA. Opracowywana nowa taryfa celna będzie miała za cel, wbrew fiskalnemu charakterowi taryfy dotychczasowej, stworzyć możliwości rozwojowe dla miejscowego gospodarstwa, a tem samem będzie musiała zahamować bardzo znaczny obecnie import towarów obcych.

BUŁGARJA. Ukazało się rozporządzenie uzupełniające do ogólnego rozporządzenia o przywozie i wywozie stanowiące, że tranzakcje kompensacyjne odnośnie eksportu już dokonanego mogą być zatwierdzane, o ile chodzi o towary szybko psujące się jak owoce, jarzyny, drób, mięso, jaja itp. oraz o ile wywóz miał miejsce, nie wcześniej niż przed dwoma miesiącami.

Ogłoszone zostały zasady, w myśl których udzielane będą pozwolenia na wwóz lekarstw zagranicznych.

CZECHOSŁOWACJA. Układ rządu z Syndykatem zwierzęcym, który upłynął 30. V. br., został przedłużony do 30. IX. br. W międzyczasie mają być prowadzone dalej rokowania o nowe uregulowanie handlu produktami hodowli, czyli o t. zw. monopol hodowlany.

W Dzienniku Urzędowym z dnia 8 ub. m. ogłoszona została ustawa przedłużająca moc obowiązującą ustawy o ochronie waluty z r. 1932 i z r. 1934 aż do końca r. 1940. Nowa ustawa wchodząca w życie w dn. 1. VIII. 1936 zawiera postanowienia zaostrzające kary za przestępstwa walutowe i przewiduje wydalenie obcokrajowców, którzy takich przestępstw się dopuścili.

Dodatki celne do zbóż zostały obniżone z dn. 10 ub. m. Jednocześnie obniżono także cło na smalec gęsi i wieprzowy oraz na inne rodzaje tłuszczu.

DANJA. Ukazało się wyjaśnienie w sprawie clenia ram motocyklowych.

FRANCUSKA AFRYKA ZACHODNIA. W koloniach Dahomej i Wybrzeże Kości Słoniowej wprowadzone zostały ograniczenia kontyngentowe szeregu artykułów, a między innemi przywozu przetworów

mięsnych, ziemniaków, cukru, cementu, żelaza i stali, wyrobów fajansowych, przędzy i tkanin bawełnianych, odzieży i bielizny oraz naczyń kuchennych. Polska specjalnego kontyngentu na te artykuły nie otrzymała i może korzystać jedynie z kontyngentu ustalonego dla „innych krajów“.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Dekret francuski z 24. 6. br. zatwierdza zmianę cła na nasiona i owoce oleiste oraz na różne artykuły tłuszczowe.

HISZPANJA. W Dzienniku Urzędowym zamieszczono sprostowanie odnośnie ważności pozwoleń przywozowych na drzewo z poz. 101 tar. celn. hiszp., które ważne są 180 dni, a nie 130 dni jak to poprzednio ogłoszono.

Zostało obniżone cło na benzynę przeznaczoną dla motorów rolniczych w małych gospodarstwach.

Dnia 4. 6. br. przedłużono na okres 3 miesięcy termin powrotnego wywozu beczek do wina.

Ustalone zostały nowe stawki opłat pobieranych od surowego jedwabiu na rzecz Instytutu Popierania Krajowej Produkcji Jedwabiu.

HOLENDERSKIE POSIADŁOŚCI. — INDJE HOLENDERSKIE. Z dn. 10 czerwca br. wwóz mydeł zwykłych i toaletowych włączony został do systemu licencyj przywozowych.

Rozporządzenie z 9 maja br. ustanawia specjalne przepisy w sprawie znakowania esencji octowej, octu skoncentrowanego oraz roztworów kwasu octowego. Rozporządzenie wchodzi w życie 15 listopada br.

Oczekiwane jest wprowadzenie nowych ograniczeń przywozowych głównie w zakresie tekstyljów.

IRLANDJA. Z dn. 1 ub. m. cło na tapety zostało podwyższone oraz zostały zniesione ograniczenia kontyngentowe na przywóz cementu, który jednak nadal uzależniony jest od pozwoleń przywozowych.

KANADA. Nastąpiła zmiana tekstu kilkunastu pozycyj taryfy celnej, przyczem naogół stawki dotychczasowe zostały zachowane.

NIEMCY. Z dn. 16 ub. m. zwolniono wwóz kilkunastu rodzajów roślin od pozwoleń przywozowych.

PALESTYNA. Według ostatnio wydanego rozporządzenia Nr. 40 przywóz szczeciny dozwolony jest tylko po zbadaniu transportu przez Departament Zdrowia.

PARAGWAJ. Rząd postanowił pobierać dalszą dodatkową opłatę od ceł w wysokości 5%.

PORTUGALJA. Rozporządzenie z 8 lipca br. zmienia stawki celne na gazy dla celów ogrzewalniczych i oświetleniowych oraz na wagi automatyczne i półautomatyczne.

RUMUNJA. Rozporządzenie ministerjalne, które weszło w życie 3 ub. m., postanawia wbrew dotychczasowej praktyce, że opłaty kontyngentowe nie będą pobierane od towarów zwolnionych od ograniczeń kontyngentowych rozporządzeniem z 30 maja (por. Inf. Eksp. z 10 czerwca i 1 lipca br.)

STANY ZJEDNOCZONE. Zainteresowani przemysłowcy złożyli wniosek o zbadanie możliwości podwyższenia cła na pończochy bawełniane.

Ukazały się orzeczenia Trybunału Celnego w sprawie taryfikacji plastrów leczniczych.

TURCJA. Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów towary przeznaczone lub sprzedane na targach w Izmirze, pochodzące z krajów, z któremi Turcja ma układy rozrachunkowe lub bilans handlowy dodatni, a objęte listą S lub KI, mogą być importowane do Turcji w ilości ustalonej w tych listach na 6 miesięcy. Ponadto tranzakcje uskutecznione na tych targach będą korzystały z przydziału wolnych dewiz do wysokości 3.000 funtów tureckich dla każdego wystawcy.

Ukazały się wyjaśnienia taryfikacyjne w sprawie clenia tkanin rodzaju t. zw. „Madras“.

URUGWAJ. Jęczmień browarniany został zwolniony od opłacania cła w złocie. Nastąpiła zmiana cła na perfumerje i artykuły toaletowe.

WIELKA BRYTANJA. Z dn. 3. ub. m. nastąpiła podwyżka cła na artykuły i tkaniny, które zostały wykonane w całości lub częściowo z nici papierowych.

Z dniem 11. ub. m. podwyższone zostało cło na traktory rolnicze.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Odbiorcza firma belgijska prosi o złożenie jej ofert na suche deski sosnowe. P/17773/40/Ż.

Firma agenturowa w Costa Rica interesuje się importem artykułów różnych branż. P/18350/61/Ż.

Firma amerykańska chciałaby importować tekturowe podstawki do piwa z Polski. P/14433/61/Ż.

Rząd Indyj Brytyjskich ogłosił przetarg na dostawę różnych lekarstw (m. in. kreozotu). Warunki przetargu do odebrania w P. I. E. P/17487/47/Ż.

Firma w Montrealu (Kanada) interesuje się importem smoły drzewnej z Polski. P/17531/47/Ż.

Firma szwedzka poszukuje fabryk płytek ściennych i kafli. P/17755/65/Ż.

Firma w Tel-Aviv interesuje się nawiązaniem stosunków z polskimi eksporterami różnych branż. P/17555/4E/Ż.

Firma w Brazylji pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskiemi fabrykami szkła i porcelany. P/17644/63/3.

Firma belgijska interesuje się importem kosmetyków wszelkiego rodzaju z Polski. P/16586/47/Ż.

Poważna firma w Buenos Aires obejmie przedstawicielstwa różnych artykułów. E/17016/5C/Kl.

Firma w Bombaju interesuje się importem wszelkiego rodzaju artykułów polskiego pochodzenia. P/12245/3B/Kl.

Firma maltańska interesuje się importem obuwia męskiego i damskiego z Polski. P/17712/64/M.

Firma angielska poszukuje dostawców wikliny. P/18573/49/Sz.

Firma kanadyjska poszukuje dostawców zabawek i wyrobów papierowych. P/17505/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

UWAGA.

Firmy polskie, do których zwróci się firma Mitri Rachid Mattar w Beyrucie zechcą porozumieć się z Państw. Instytutem Eksportowym. E/17082/22/Kl.

—o—

Firma austrjacka pragnie importować z Polski sporysz i lycopodium.

Firma japońska w Osaka poszukuje odbiorców na muszle morskie do wyrobu guzików.

Firma londyńska, utrzymująca stosunki handlowe z rynkami zamorskiemi, zamierza wejść w kontakt z polskimi importerami i eksporterami.

Firma panamska ofiaruje swe usługi przy eksporcie towarów polskich do Panamy.

Bliższych informacyj udzieli Referat Statystyczny naszej Izby.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POTRZEBA ZORGANIZOWANIA UBEZPIECZENIA SIECI RYBACKICH.

Sytuacja naszych wód terytorjalnych, na drodze statków zdążających do Gdyni i Gdańska, oraz wracających z tych portów w żegludze zagranicznej stawia nasze rybołówstwo przybrzeżne, systematycznie i szybko się rozwijające w szczególnie trudne położenie ze względu na niebiezpieczeństwo uszkodzenia narzędzi połowów i w mniejszym stopniu samych statków rybołówczych przez przejeżdżające statki.

Rzadko gdzie tak blisko przy otwartych brzegach można znaleźć takie zagęszczenie ruchu okrętowego, na Bałtyku zaś sytuacja ta nie spotyka się nigdzie. Oto przyczyny tego zagęszczenia:

1) Przeszło 90 procent statków w żegludze zagranicznej zawijających do Gdyni i Gdańska przebywa odcinek wód przybrzeżnych cypel Hel — przylądek Rozewie, conajmniej w jedną stronę, oraz przeszło połowa statków używa tej drogi w obie strony.

2) Konfiguracja brzegu, pozwalająca statkom na oszczędzenie drogi w razie trzymania się bliżej brzegu, oraz szybkie narastanie głębokości po zewnętrznej stronie półwyspu helskiego powodują trzymanie się statków blisko linji brzegowej, jadąc po „terenach" połowów naszych rybaków.

Skutki tej nawigacji tuż przy brzegu nieraz bywają ujemne, gdyż ilość wypadków wyrzucania się statków na piaszczyste rewy przybrzeżne są dość częste. Ale nawet przy ściąganiu takich osiadłych na mieliźnie statków, zazwyczaj przy pomocy kilku holowników, zachodzą wypadki niszczenia dużych ilości sieci. —

Połowy więc naszych rybaków przed zewnętrznem wybrzeżem można nazwać połowami na bardzo uczęszczanym wąskim, prowadzącym przez ich miejsca pracy sieciami, trakcie morskim. Tem dotkliwiej odczuwa się brak organizacji ubezpieczenia rybaków od strat wywołanych wypadkami niszczenia sieci i innych narzędzi na tym trakcie.

Trudno, biorąc porównanie z życia lądowego, wyobrazić sobie dziś dużej arterji miejskiej, na której kursowałyby samochody niczem nie ubezpieczone od wypadków: byłoby to groźne dla ich właścicieli i jeszcze gorsze dla przechodniów. Dziś bez ubezpieczenia odpowiedzialności, którą jest asekuracja pojazdów mechanicznych, nie można wyobrazić sobie rozwiniętego ruchu samochodowego.

Na morzu inaczej: dochodzenie szkód, przytrzymanie szkodnika jest trudniejsze, więc podzielone winny być nie odpowiedzialność za zadanie szkód, lecz ryzyko doznania szkód, jak to ma miejsce również w lądowej asekuracji od ryzyka doznania szkód.

Rybacy więc muszą mieć swe narzędzia ubezpieczonemi i to możliwie od różnych przyczyn strat, coby odpowiadało ubezpieczeniom statku casco.

W tego rodzaju asekuracji, oczywiście najodpowiedniejszem byłoby zastosować asekurację zbiorową i obejmującą wszystkich nie tracąc jednakże łączności z asekuracją ogólną, mając na względzie możliwość koasekuracji i reasekuracji, dla zabiezpieczenia się od ryzyka wielkich jednoczesnych strat, oraz w celu racjonalnego postawienia samej asekuracji i chronienia jej interesów, bez szkody dla ubezpieczonych.

Dobrze w ten sposób zorganizowane ubezpieczenie mienia rybaków, znajdującego się na morzu, we własnym interesie, **jako ubezpieczenie**, znalazłoby najwłaściwsze drogi dla zapobiegania wypadkom, dla ochrony wystawionych narzędzi od kradzieży i t. d.

Z RYNKU ŚLEDZIOWEGO.

Ostatnie notowania cen śledzi solonych w Gdyni:

Płacono za śledzie oclone franco wagon za 1 całą beczkę w złotych:

1. Szkockie matjasy. Stornoway medium 85—88; selected 95—98; large 105—110; lernick medium 75 — 78; selected 85 — 88; large 95—98. Matjasy notowane zawsze za 2 półbeczki.

2. Szkockie mocno solone śledzie. Small matties (Lernick) 72, matties 76, matfulls 80. Wick-Stronsay I trade: small matties 78—83, matties 82—86, matfulls 85—89. Crown matties 73—76. Crown medium 73—76. Za 2/2 o 3 zł drożej. Zamiast I trade gatunki ordinary o 5 zł na beczce tańsze.

3. *Norweskie.* Normaties 53—57, sloe 5/6 42 do 45, sloe 6/7 — 47, Vaar 5/6 — 38 do 40, Vaar 6/7 — 36 do 41, schneideheringe — 80.

4. Islandzkie, stare: Pata 55—60.

Sytuacja na rynku śledziowym: Śledzie zwykłe angielskie mają tendencję mocną, śledzie norweskie również są mocniejsze. Matjasy prawdopodobnie również będą mocniejsze, o ile ostatecznie się wyjaśni, że tegoroczne połowy islandzkie matjasów będą tak samo małe, jak były w roku ubiegłym.

KRONIKA.

— **PRODUKCJA LODU W GDYNI.** Ostatnio zaszedł w Gdyni godny zastanowienia brak lodu. Oto statek chłodnia Steady zafrachtowany przez Mewę dla przewozu śledzi świeżych w lodzie musiał zakupić na drogę 18 ton lodu w Gdańsku, gdyż w Gdyni zabrakło lodu. Na pierwszą podróż w dniu 1 lipca statek ten otrzymał w Gdyni 33 t lodu. Na drugą podróż w połowie lipca otrzymał w Gdyni tylko 5 ton lodu z Chłodni Rybnej, a resztę 18 ton lodu dokupił w Gdańsku. Lód na drugą podróż poddano zmieleniu na młynku Chłodni Rybnej i zapakowano do beczek. Na podstawie doświadczenia pierwszej podróży statku Steady, ustalono, że są możliwości eksportu lodu polskiego dla konserwacji śledzi angielskich na wyspach Szetlandzkich. Należy podkreślić, że rybołówstwo dalekomorskie spotrzebowuje zagranicą duże ilości lodu mielonego (w niektórych portach parowce rybackie zabierają dziennie do kilkuset ton lodu). Dotychczas w Polsce na potrzeby rybołówstwa produkuje się nieznaczne ilości lodu (kilka ton w sezonie połowów Bornholmskich).

Pierwszy brak lodu dla statku Steady zwrócił uwagę na to zagadnienie. W Gdyni są czynne dwie fabryki lodu o produkcji 32 ton na dobę (Chłodnia Rybna 20 ton i Chłodnia Portowa 12 ton), a zapotrzebowanie samego miasta Gdyni w czasie upalnych dni lipca dochodziło do dwudziestu kilku ton na dobę. Poza miastem pewne ilości lodu zabierają statki zagraniczne i polskie odchodzące z Gdyni. Lód jako środek konserwacji produktów żywnościowych i napojów, dla miasta Gdyni i dla portu (statki) stanowi już ważne zagadnienie. Spożycie w latach ostatnich wyniosło: 1932/33: 1.136 ton, w roku 1933/34: 2.182 ton, i w 1934/35: 1.912 ton lodu sztucznego z dwu fabryk gdyńskich. Do tych cyfr należy dodać kilkaset ton lodu sztucznego rocznie (obecnie np. ze składu w Ossowie koło Gdyni).

Przeciętna cena zakupu w fabrykach lodu sztucznego wynosi 23,50 zł za jedną tonę. Detaliczna cena sprzedaży w mieście około 35,— zł za tonę.

W najbliższych latach należy się liczyć z rozbudową produkcji lodu.

(Komun. Portu Rybackiego)

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA*	10. 8.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	5. 8.
s/s CIESZYN*	17. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	12. 8.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri**	s/s MARTHA RUSS I.	7. 8.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	s/s PITEA	14/15. 8.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MARRAKECH*	9. 8.	**Leningrad**	s/s MARRAKECH*	5. 8.
s/s MEKNES*	23. 8.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	19. 8.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA*	10. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	5. 8.
s/s CIESZYN*	17. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	12. 8.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	5. 8.
			s/s KODUMAA	19. 8.
		Tallinn		
s/s HALFDAN	16. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	17. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	31. 8.
		ŁOTWA		
s/s URANUS* lub subst. (via Bremen)	10. 8.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s URANUS* lub subst.	10. 8.
s/s MINOS* lub subst.	17. 8.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	17. 8.
		Ryga		
s/s HALFDAN	16. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	17. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	31. 8.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	16. 8.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	5. 8.
	30. 8.	co 2 tygodnie		19. 8.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	16. 8.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	5. 8.
	30. 8.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie		19. 8.
s/s MARIEHOLM*	7. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8 dni	s/s MARIEHOLM*	7. 8.
s/s HALFDAN	16. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	17. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	31. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
s/s TORA	9. 8. 23. 8.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	12. 8. 26. 8.
s/s MARIEHOLM*	7. 8.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM*	7. 8.
s/s IWAN	17/18. 8.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	17/18. 8.
s/s BLENDA	10. 8. 24. 8.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	12. 8. 26. 8.
s/s EGON	10. 8. 17. 8.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON	10. 8. 17. 8.
		NIEMCY		
STATEK STATEK s/s TCZEW	8. 8. 11. 8. 15. 8.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	STATEK STATEK s/s TCZEW	8. 8. 11. 8. 15. 8.
s/s URANUS* lub subst. s/s MINOS* lub subst.	10. 8. 17. 8.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s URANUS* lub subst. via Ryga s/s MINOS* lub subst.	10. 8. 17. 8.
		DANJA		
s/s SLEIPNER	5. 8. 12. 8.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	6. 8. 13. 8.
		Kopenhaga *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH*	27. 7. 9. 8.
m/s PIONIER I	10. 8. 24. 8.	**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	m/s PIONIER I.	12. 8. 26. 8.
m/s ERNA	9. 8. 23. 8.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	9. 8. 23. 8.
		NORWEGJA		
m/s BALZAC m/s BATAVIA	6. 8. 10. 8.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC m/s BATAVIA	6. 8. 10. 8.
s/s URSA	10. 8.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	9. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	13. 8.
s/s BALTROVER*	16. 8.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	20. 8.
		(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	9. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	13. 8.
s/s LWÓW*	16. 8.	co tydzień	s/s LWÓW*	20. 8.
		Manchester/Liverpool		
STATEK	8. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	STATEK	8. 8.
STATEK	8. 8.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	8. 8.
		Bristol *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s STOR	ok. 22. 8.	co miesiąc	s/s STOR	ok. 22. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE lub subst.	11. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE lub subst.	11. 8.
s/s ARIADNE lub subst.	18. 8.	co tydzień	s/s ARIADNE lub subst.	18. 8.
		Rotterdam		
s/s PUCK	11. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	5. 8.
s/s CHORZÓW	18. 8.	co tydzień	s/s PUCK	12. 8.
s/s OREST l. s.	6. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s OREST l. s.	6. 8.
s/s ARIADNE lub subst.	13. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s ARIADNE lub subst.	13. 8.
s/s BUTT	10. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	10. 8.
s/s BUSSARD	20. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	20. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 14. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 14. 8.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	11. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	5. 8.
s/s HEL	18. 8.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	12. 8.
s/s BUTT	10. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	10. 8.
s/s BUSSARD	20. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	20. 8.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
s/s KODUMAA	17. 8.	**Antwerpja**	—	
s/s JÄRVAMAA	31. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	11. 8.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	14. 8.
	25. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		28. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MARRAKECH* s/s MEKNES*	5. 8. 19. 8.	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MARRAKECH* s/s MEKNES*	9. 8. 23. 8.
s/s HALFDAN s/s MAGNUS	16. 8. 30. 8.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s HALFDAN s/s MAGNUS	17. 8. 31. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
s/s LAS PALMAS	15. 8.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LAS PALMAS	15. 8.
—		**Valencia — Barcelona** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
m/s SCANIA	17. 8.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
s/s ALGARVE	17. 8.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s ALGARVE —	17. 8.
		PORTY LEWANTU		
m/s VINGALAND m/s VASALAND	10. 8. 2. 9.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s HEMLAND m/s VASALAND	16. 8. 6. 9.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
s/s SARMACJA m/s LEWANT	17/18. 8. 15. 9.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	s/s SARMACJA	19/22. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
m/s BATORY*	13. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	11. 8.
m/s PIŁSUDSKI*	31. 8.	co 2—4 tygodnie	m/s BATORY*	25. 8.
m/s BATORY*	19. 9.		m/s PIŁSUDSKI*	3. 9.
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)	s/s CLIFFWOOD*	6. 8.
s/s ARGOSY*	8. 8.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANPENN*	13. 8.
s/s SAGAPORACK*	15. 8.	co tydzień	s/s ARGOSY*	20. 8.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
s/s LAS PALMAS	15. 8.	co 2 tygodnie	s/s LAS PALMAS	15. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s VALPARAISO	16. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s SANTOS	3. 8.
m/s KR. MARGARETA	4. 9.	co 3 tygodnie	m/s VALPARAISO	27. 8.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)	m/s SALTA	10. 8.
s/s HERAKLES	12. 8.	co 2 tygodnie	m/s BORGA	1. s. pocz. września
		(Rothert & Kiłaczycki)		
s/s PUŁASKI	23. 8.	co 6 tygodni		
	25. 10.		s/s PUŁASKI	2. 9.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	26. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
m/s KAAPAREN	25. 9.	co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	s/s ASPHALION	8. 8.
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s ANTILOCHUS	29. 8.
		co 3 tygodnie	m/s MEDON	19. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
m/s TORONTO	25. 7.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TOPEKA	14. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	m/s UDDEHOLM	13. 8.
m/s TITANIA	17. 8.	co 3—10 dni na wejściu		
m/s TROLLEHOLM	24. 8.	co miesiąc na wyjściu		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

5 sierpnia:

m/s SANTOS lin. po ładunek do Rio. Santos, Buenos Aires, PAM.

s/s MARRAKECH lub subst. lin. z Havre via Kopenhaga, w drodze do Leningradu. PAM.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s FALKEN po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.

s/s OTTO ALFRED MÜLLER. PAM.

6 sierpnia:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku i Filadelfji. American Scantic Line.

s/s OREST lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

m/s BALZAC lin. z portów wsch. norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s GUDRUN po węgiel, PAM.

s/s SVINT po węgiel, Bergenske.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, Bergenske.

s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.

m/s BISHORST z otrębami, Behnke & Sieg.

7 sierpnia:

s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s MARTHA RUSS I. lin. po ładunek do Helsinki. Kotka, Viipuri, Lenczat.

s/s ENGLAND, po węgiel, PAM.

s/s FYRILEIF po węgiel, PAM.

s/s GLEN TILT po węgiel. Behnke & Sieg.

s/s LYDIA po węgiel, PAM.

s/s HULDA THORDEN po węgiel, PAM.

8 sierpnia:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.

s/s SVANHOLM lin. lub subst. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s MINORCA lub subst. lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania. Reinhold.

STATEK lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe.

s/s PEGASSOS z rudą, Behnke & Sieg.

9 sierpnia:

s/s KASTELHOLM lin. dodatk. wschodn. szwedzk. dla wy- i załadowania. Bergenske.

s/s MARRAKECH lub subst. lin. z Leningradu w drodze do Havre/Southampton via Kopenhaga, PAM.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyład. towarów. Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyład. towarów. Polbrit.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s VIKING po węgiel. PAM.

10 sierpnia:

m/s SALTA lin. po ładunek do Rio. Santos. Buenos Aires, Bergenske.

s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinki dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

m/s VINGALAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania. Polska—Lewant.

m/s BATAVIA lin. wsch. norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.

s/s TORA lin. wsch. szwedzka dla wy- i załadowania. PAM.

s/s URANUS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania. Wolff.

s/s BUTT lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla wyładowania. Bergenske.

s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s ANTONIO LIMONCELLI po węgiel. Behnke & Sieg.

s/s WILNO po węgiel, PAM.

ż/m BONAVISTA po węgiel, PAM.

11 sierpnia:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s WARSZAWA lin. z Havre via Londyn dla wy- i załadowania i zaokrętowania emigrantów, Polbrit.

s/s LECH lin. z Gdańska po pasaż. i towary do Londynu, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasaż. i towary do Hull. Polbrit.

s/s MEROPE lub lubst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania. Reinhold.

STATEK lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe.

12 sierpnia:

s/s HERAKLES lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania. Reinhold.

s/s WM. TH. MALLING z rudą, Behnke & Sieg.

13 sierpnia:

m/s BATORY lin. z N. Yorku via Kopenhaga z pocztą, pasaż. i towarami, Gd. Am. L. Żegl.

s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku via Kopenhaga, American Sc. Line.

s/s KATHOLM lub subst. lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ARIADNE lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

14 sierpnia:

m/s TOPEKA lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.

s/s PITEA lin. po ładunek do Turku, Helsinki, Viipuri, Lenczat.

15 sierpnia:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.

m/s UDDEHOLM lin. po ładunek do portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu), Bergenske.

s/s LAS PALMAS lin. z portów Portugalji i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HELDER lin. lub subst. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.

s/s VIGSNES po węgiel, PAM.

Gdynia ogniwem łączącem cały Polski handel kolonjalno-owocowy

Ustrój organizacyjny naszego handlu kolonjalno-owocowego jest niezwykle zróżniczkowany, w zależności od dzielnicy — zaboru, w jakim on się znajduje i rozwijał. Kilkanaście lat pracy w ramach odrodzonego Państwa Polskiego mimo wysiłków i poczynań zarówno samego kupiectwa, jak czynników urzędowych nie zdołały tej, tak ważnej dziedziny życia gospodarczego, uregulować i skierować na właściwe tory pracy i rozwoju.

Badając przyczyny niejednolitej struktury handlu kolonjalno-owocowego stwierdzamy, iż jednym z najważniejszych powodów niedorozwoju organizacyjnego polskiego handlu kolonjalno-owocowego jest brak tradycji i ciągłości pracy. W Polsce możemy na palcach policzyć firmy kolonjalne i owocowe, mogące się poszczycić wiekową lub nawet kilkudziesięcioletnią egzystencją. Inaczej jest natomiast w Niemczech, Francji lub innem państwie. Tam prawie w każdem mieście spotkamy jeżeli nie kilka, to przynajmniej jedną firmę, mającą za sobą długi dziesiątek lat dorobku i doświadczenia.

Firmy te są najlepszą szkołą praktyczną dla zastępców szkolącej się w tej branży młodzieży, one ją przygotowują do przyszłej samodzielnej pracy. Lecz nie tylko tę zasługę mają stare domy handlowe, one są pozatem twórcami wszelkich uzansów i zwyczajów handlowych, które z biegiem czasu ubrane w szatę teoretycznych formuł stanowią ramy organizacyjne, w których odbywa się codzienna praca.

W Polsce niestety nie było dogodnych warunków do rozwoju rodzimego handlu w większej skali, a i ten, który zastaliśmy, nie był przeważnie w naszych rękach, nie mówiąc już o kompletnej zależności od central handlowych, mających swe siedziby zagranicą.

Detalista i słabo zorganizowany hurtownik reprezentowali polski handel kolonjalno-owocowy, importer siedział natomiast zagranicą, wykorzystując w bezceremonjalny sposób swoje, niejako uprzywilejowane stanowisko, oparte o posiadane kontakty ze światem.

Wiedzieliśmy o tem dobrze i dlatego mimo ciężkich warunków, w jakich rozpoczynał nasz kraj i społeczeństwo niepodległy byt, odważyliśmy podjąć próbę nie tylko że usamodzielnienia się od zagranicy, ale również odrobienia istniejących zaległości.

Jeżeli chodzi o branżę kolonjalno-owocową, to musimy niestety przyznać, że ta gałąź naszego handlu, mimo jej popularności, jest mocno zaniedbana. Na terenie całego kraju istnieje około 180 większych (hurtowych) placówek handlu kolonjalnego i ca 125 przedsiębiorstw, trudniących się na większą skalę handlem owoców, przeważnie importowanych.

Już same liczby są najlepszym sprawdzianem niedorozwoju tych gałęzi handlu. Jedna hurtownia kolonjalna obsługuje nieprawdopodobnie wielką liczbę mieszkańców, bo dochodzącą w niektórych województwach do 180 tysięcy, a jedna hurtownia owocowa prawie dwukrotną liczbę.

Zdawałoby się, że mając tak wielkie pole działania i wielkie rzesze odbiorców, powinne te placówki świetnie prosperować i bogacić się. Rzeczywistość mówi wręcz coś przeciwnego. Większość tych przedsiębiorstw boryka się z trudnościami finansowemi, nie pozwalającemi im stworzyć dobrze funkcjonującego aparatu, nieliczne tylko firmy mają odpowiednio zorganizowane działy sprzedaży i zakupu, a niewielki tylko odsetek posiada dobrze przeszkolony personel, nie mówiąc o chronicznym braku sił fachowych na kierowniczych stanowiskach.

Ostatnio zaś do tych mankamentów doszedł jeszcze jeden. Oto prawie każdy kupiec-hurtownik, zabrał się do „bezpośredniego" zaopatrywania się w towary w „źródłach zagranicznych zakupu lub produkcji", nie wiedząc o tem, że od hurtownika do importera jest o wiele dłuższa droga, niż od detalisty do hurtownika, i że łatwiej jest przedzierżgnąć się z drobnego detalisty w hurtownika, niż z hurtownika w importera.

Zbyt gwałtowne, bez odpowiedniego przygotowania i pomocy fachowych sił, przyjmowanie przez polskie kupiectwo kolonjalne i owocowe roli importera, przyniosło wielu tak dotkliwe straty, iż musieli przynajmniej na dłuższy czas rozstać się z tą dziedziną pracy i zaczynać od początku, a wielu odstręczyła od czynienia dalszych nieprzemyślanych prób.

Można byłoby przytoczyć dla przykładu całą serję niepowodzeń, przeżytych przez różne firmy, które „rzuciły się na import", jest to jednak wobec powszechności wypadków zbyteczne, gdyż ogół i tak o nich jest dobrze poinformowany.

W rozważaniach naszych zmierzamy do stwierdzenia, że stan naszego kupiectwa kolonjalno-owocowego, jest narazie jeszcze tak niski, iż nie należy od niego wymagać zbyt gwałtownych skoków, przeciwnie należy mu dać możność bez wielkiego dla niego ryzyka

spełnienia roli, jaką nowe warunki pracy nań wkładają.

Konieczność uniezależnienia się od zagranicznego pośrednika - importera jest wprawdzie bodźcem do stworzenia własnej kadry kupców - importerów, lecz to jeszcze nie znaczy, by każdy hurtownik musiał lub miał być importerem. Funkcję tę powinna spełniać specjalna kategorja kupców, będąca łącznikiem między zagranicznym producentem lub brokerem a polskim hurtownikiem.

Z uwagi na międzynarodowy charakter pracy siedziba kupca importera powinna znajdować się w mieście portowem, a więc w ośrodku, do którego najczęściej i najchętniej zagląda zamorski kupiec.

Kupiec importer z reguły nie zajmuje się drobną sprzedażą i dlatego nie jest on konkurencją dla hurtownika, przeciwnie jest on jego wyręczycielem w sprawach przeważnie dla przeciętnego hurtownika obcych.

Jak z powyższego wynika, troska o wytworzenie odpowiedniego zastępu importerów powinna leżeć na sercu każdego polskiego hurtownika, gdyż tylko w oparciu o zaufanego importera może on liczyć na rzetelną obsługę przez zagranicznego załadowcę.

Na terenie Gdyni jesteśmy obecnie świadkami rozumnego podejścia do tego zagadnienia przez grono poważnych hurtowników kolonjalno-owocowych, mających swe warsztaty na Pomorzu i w Poznańskiem. Chcąc zdobyć dla obsługi swych interesów zaufanego importera, nie zawahali się przyjść mu z wydatną pomocą materjalną, powiększając jego kapitał zakładowy, przez co dali możność temu importerowi pracy na większą skalę. Po roku działalności tego importera można stwierdzić, iż jest to bodajże jedyna w obecnych warunkach możliwość rozbudowy gdyńskiego rynku importowego i powiązania Gdyni silnem ogniwem z całym polskim handlem kolonjalno-owocowym. Kupiectwo każdego województwa powinno przyczynić się do powstania w Gdyni przynajmniej jednej, silnej firmy handlu zagranicznego.

Kronika

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW.

W dniu 30. ub. m. dokonała Centralna Komisja Przywozowa podziału kontyngentów przywozowych na surowce (tran, kalafonja, skóry przemysłowe, resztę kontyngentu na kauczuk surowy) oraz na artykuły spożywcze jak wino gronowe, wino przemysłowe i winogrona, ostatnie z Grecji.

SPADEK IMPORTU NIEKTÓRYCH OWOCÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH W PIERWSZEM PÓŁROCZU BR.

Wobec obostrzenia przepisów importowych na artykuły zagraniczne, szczególnie wskutek działania od dnia 27 kwietnia b. r. ograniczeń dewizowych oraz od 27. II. br. przepisów kompensacyjnych o obrotach handlowych z krajami pozaeuropejskiemi o ujemnym dla nas bilansie handlowym, import niektórych towarów spożywczych spadł w pierwszem półroczu br. w stosunku do importu w takimże okresie ubiegłego roku bardzo znacznie. Największy spadek importu wykazują cytryny (około 50%), pomarańcze i mandarynki (około 25%), jabłka świeże (około 82%), śliwki suszone (około 33%), figi suszone (około 25%), migdały (około 32%), kawa surowa (około 14%), herbata (około 15%), pieprz (około 21%). Cyfrowo import tych artykułów przedstawiał się następująco:

Nazwa artykułu	import w I. półr. 1936	import w I. półr. 1935
cytryny	40.523 q.	78.44⁴ q.
pomarańcze i mandarynki	215.146 q.	279.171 q.
jabłka świeże	5.582 q.	28.136 q.
śliwki suszone	23.625 q.	34.942 q.
figi suszone	2.566 q.	3.333 q.
migdały	1.771 q.	2.622 q.
kawa surowa	33.225 q.	38.948 q.
herbata	7.941 q.	9.349 q.
pieprz	4.978 q.	6.192 q.

Ogólna wartość importu wyżej wymienionych artykułów wynosiła w pierwszem półroczu ub. r. 30.038 tys. zł a w takimże okresie bieżącego roku tylko 21.596 tys. zł, czyli wartościowo import tych towarów spadł ogólnie o około 28%.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWO-KOLONJALNYM.

Sytuacja na rynku owocowym w Gdyni kształtowała się pod znakiem prawie zupełnego braku zainteresowania zarówno na cytryny jak i pomarańcze.

Rynki zagraniczne jak londyński, hamburski i rotterdamski nie wykazały ostatnio także specjalnego zainteresowania na cytryny. Popyt na tych rynkach słaby i daje się nawet zauważyć pewien spadek cen.

Ceny na cytryny syryjskie znacznie spadły a to wskutek dowozu cytryn włoskich, na które firmy importowe otrzymały już pozwolenia przywozu.

O ile chodzi o dowóz do Gdyni innych owoców świeżych, to jest on bardzo słaby, szczególnie winogron holenderskich i belgijskich, wskutek czego ceny na ten artykuł są wygórowane.

W czasie od 23 do 30 lipca br. gdyńskie przedsiębiorstwa aukcyjne wystawiły łącznie do przetargu 4.656 skrzyń cytryn ze s/s „Eudo-

re“ i s/s „Lewant“ (Syrja) i 362 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Scania“.

Z wystawionych ilości sprzedały 4.129 skrzyń cytryn i 66 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje owocowe Sp. z o. o.

zapowiedziały na dzień 27 lipca br. przetarg, który odwołano.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w tym okresie 2 przetargi.

Na aukcji odbytej dnia 24 lipca br. wystawiły 400 skrzyń cytryn syryjskich — towar własny bez limitu. Towar wystawiony w partjach po 100, 50 i 25 skrzyń w całości sprzedano w cenie 46,—do 47,25 zł za skrzynię przy udziale 5 firm z Gdyni, Gdańska, Katowic i Stryja.

W dniu 28 lipca br. wystawiono do przetargu 1.000 skrzyń cytryn syryjskich — towar własny bez limitu. Towar wystawiony w partjach po 200. 100 i 50 skrzyń został w całości sprzedany po cenie 46,— do 47,25 zł. Nabywcami towaru były firmy z Gdyni, Gdańska i Łodzi.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły 2 aukcje: dnia 23 i 30 lipca br.

Na aukcji w dniu 23 lipca wystawiono 2.259 skrzyń cytryn syryjskich i 121 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Z powyższej ilości sprzedano 2.039 skrzyń cytryn i 66 skrzyń pomarańcz. Za cytryny uzyskano cenę 32,— do 50,— zł za skrzynię. Udział w przetargu wzięło 14 firm z Warszawy, Katowic, Lwowa, Wilna, Łodzi i Gdyni. Za pomarańcze hiszpańskie płacono 80 groszy za 1 kg.

Na drugiej aukcji w dniu 30 lipca br. wystawiono 997 skrzyń cytryn syryjskich i 241 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Spowodu słabego zainteresowania pomarańcze hiszpańskie wycofano. Cytryn syryjskich sprzedano 570 skrzyń po 48—48,25 zł za skrzynię. W aukcji wzięło udział 10 kupców z Krakowa, Warszawy, Stanisławowa, Gdyni i Lwowa.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Na rynku towarów kolonjalnych sytuacja o ile chodzi o najgłówniejsze artykuły jest nadal niewyjaśniona. Ta niejasna sytuacja spowodowana jest chaosem, jaki panuje w imporcie artykułów jak i kawy, herbaty, ziarn kakaowych oraz owoców suszonych. Narazie niema widoków wyprowadzenia importu odnośnych artykułów z zakorzenionego chaosu. Nie są temu winni sami importerzy, lecz splot tych wszystkich okoliczności, które towarzyszą dzisiaj naszej wymianie towarowej z zagranicą i mają taki czy inny wpływ na import tych artykułów. Gdyby klucz do naprawy obecnej sytuacji leżał w rękach samych importerów, to niewątpliwie, sytuacja obecna uległaby w bardzo krótkim czasie znacznej zmianie na lepsze. Niestety, klucz ten leży zupełnie w innych rękach i długo trzeba będzie jeszcze czekać na uregulowanie importu.

Na rynkach zagranicznych, sytuacja w towarach kolonjalnych naogół bez zmian i ceny utrzymane.

KAWA SUROWA:

Dewizy, na zalegające od dłuższego czasu w porcie gdyńskim partje kawy brazylijskiej ze s/s „Pułaski“ zostały już przyznane, wobec czego kawa ta zostanie w krótkim czasie wprowadzona do obrotu. Pomimo to jednak ceny na kawę brazylijską nadal zwyżkowały. Za „Rio“ 7 płaci się obecnie 4—4,10 za kg, podczas gdy w drugiej dekadzie lipca płacono za ten sam gatunek 3,85—3,90 zł za kg. Ponieważ cena na gatunek „Rio 7“ jest ceną podstawową dla kształtowania się cen na inne gatunki kawy brazylijskiej, odpowiedniej do tej ceny nastąpiła zwyżka cen także na te inne gatunki. Przyczyna zwyżki cen leży w skasowaniu kontyngentów przywozowych na kawę brazylijską i w uzależnieniu importu tejże jedynie od obrotu kompensacyjnego, to znaczy, że import kawy z Brazylji może odbywać się tylko w tranzakcjach wiązanych. Ponieważ formalności z załatwianiem tranzakcyj wiązanych są bardzo skomplikowane, a same tranzakcje bardzo kosztowne, nic dziwnego, że ceny zwyżkują i zależne są od wysokości tych kosztów. Importerzy twierdzą, że koszty te dochodzą w niektórych wypadkach do 35%, wartości kawy cif Gdynia.

W kawach niebieskich — tendencja naogół bez zmian. W cenach są jednak małe wahania od 5—10 gr na kg w stosunku do cen poprzednich i w zależności od gatunku kawy.

HERBATA.

Odczuwa się brak najtańszych gatunków herbaty, t. j. herbaty Sumatra i Jawa. Zapasy na powyższe gatunki herbaty są wyczerpane i nie wiadomo, kiedy nadejdą nowe transporty, albowiem import tychże gatunków uzależniony jest od eksportu kompensacyjnego.

Ceny na herbatę cejlońską utrzymane są na poziomie cen. płaconych w drugiej dekadzie lipca br.

Na rynkach zagranicznych — sytuacja w herbacie bez zmian.

KORZENIE.

Ceny na pieprz zaczynają się stabilizować, a to wskutek przedłużenia cła konwencyjnego na ten artykuł. Wahają się one obecnie w granicach 5—5.25 zł za 1 kg pieprzu. O ile chodzi o cynamon i piment (ziele angielskie), to ceny na te artykuły znacznie spadną z uwagi na obniżkę cła przywozowego. Cło na te artykuły zrównane zostało bowiem z cłem na pieprz. Przewidziana jest natomiast zwyżka ceny na inne korzenie, szczególnie na wanilję i to dość znaczna. Przyczyna tej zwyżki tkwi w podwyżce cła na ten artykuł. Cło konwencyjne wynosi obecnie 2.800 zł od 100 kg.

MASŁO I ZIARNO KAKAOWE.

Na masło kakaowe tendencja nadal mocna przy utrzymaniu cen poprzednich. Wobec niewydania jesz-

cze pozwoleń przywozu na masło kakaowe — kontyngenty na ten artykuł z Holandji zostały podzielone w początkach lipca — sprowadzone do portu partje masła pozostają nadal w magazynach celnych w Gdyni. Importerzy przypuszczają, że formalności, związane z wydaniem pozwoleń przywozu oraz zezwoleń na przydział dewiz zostaną w krótkim czasie załatwione i zalegające w Gdyni masło będzie mogło być wprowadzone jeszcze w pierwszej dekadzie sierpnia do kraju.

W ziarnie kakaowem — sytuacja bez zmian. Ceny utrzymane.

SARDYNKI.

Cło na sardynki zostało podwyższone o 40 gr na 1 kg plus 4 gr opłaty manipulacyjnej celnej, czyli razem 44 gr. Odpowiednio do podwyżki cła nastąpiła zwyżka cen na poszczególne gatunki sardynek.

BROSZURKA O WANILJI.

Nakładem Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" ukazała się broszurka Nr. 7. o wanilji. Autorem broszurki jest p. Jan Czaiński, dyr Oddz. firmy „Społem" w Gdyni. Wymieniony opracował poprzednio już broszurkę o oliwie nicejskiej.

Broszurka ta zawiera dane co do zbiorów wanilji, jej przygotowania oraz ogólne wiadomości handlowe w tym artykule.

Broszurka ta zawierająca cenny materjał. jest do nabycia u autora po cenie 10 groszy za egzemplarz.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA, 15 SIERPNIA 1936 ROKU | NR. 22-23

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, telefon 26-02
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł. — **Konto P. K. O. Nr. 204.415.**
Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Polska i Szwecja, połączone najkrótszą drogą morską przez Bałtyk, wydają się być predestynowane do rozwinięcia ożywionych stosunków handlowych. Struktura gospodarcza obu państw stwarza warunki dla ich wzajemnego uzupełnienia się. Dobitnym dowodem tego twierdzenia jest zaopatrywanie się przez Szwecję w Polsce w tak podstawowy surowiec, jak węgiel, a przez Polskę w Szwecji w wysokowartościowe rudy. Badania pozycyj handlu zagranicznego Polski i Szwecji wskazują, że istnieje ponadto cały szereg towarów, które mogą stanowić, a po części już stanowią przedmiot korzystnej wymiany handlowej pomiędzy niemi. Jeśli pomimo to jesteśmy świadkami powolnego rozwoju tej wymiany, to przyczyny zjawiska szukać należy w pierwszym rzędzie w niedostatecznej znajomości skali wzajemnych zapotrzebowań i wymagań rynkowych, dalej w przyzwyczajeniu do korzystania z zadzierzgniętych poprzednio stosunków handlowych.

Dotąd osiągnięte pozytywne wyniki współdziałania polsko-szwedzkiego w dziedzinie żeglugowej, tak na szlakach dalekomorskich jak i zwłaszcza na wodach Bałtyku, stanowią pomyślną zapowiedź wzmożenia współpracy również i w dziedzinie wymiany towarowej.



Förenade medelst Östersjön den kortaste sjövägen synas Polen och Sverige förutbestämda till livliga handelsförbindelser. Båda ländernas ekonomiska struktur skapar betingelser för dessa förbindelsers fulla utvecklande. Ett avgörande bevis för detta påstående är, att Sverige i Polen förser sig med en så viktig råvara som kol och Polen i Sverige med högvärdig järnmalm. Om man betraktar Polens och Sveriges utrikeshandel, framgår det, att det dessutom finns en hel rad varor, som är och delvis redan har varit föremål för ett givande handelsutbyte mellan dem. Om vi trots detta nödgas konstatera, att detta handelsutbyte blott långsamt utvecklar sig, finna vi orsakerna härtill i första hand i en allmänt utbredd okunnighet om respektive länders marknadsbehov och vidare i benägenheten att utnyttja förut ingångna handelsförbindelser.

De hittills uppnådda resultaten av polsk-svensk samverkan på sjöfartens område såväl i fjärran farvatten som i Östersjön ge oss goda förhoppningar om stärkandet av samarbetet även beträffande varuutbytet.

Minister Przemysłu i Handlu

Minister för industrie och handel,
Polens förutv. minister i Sverige

Wspólne zainteresowania gospodarcze Szwecji i Polski.

Z pośród dziewięciu odrębnych organizmów gospodarczych, rozmieszczonych nad brzegami Bałtyku, pomijając Niemcy i Rosję z uwagi na ich odrębne położenie i kierunek interesów, Polska i Szwecja wysuwają się na ich czoło ze względu na swe znaczenie geopolityczne.

Jeżeli uwzględnimy liczbę ludności Polski i Szwecji (w r. 1931: 32 i 6 milj.), to w porównaniu z Polską Szwecja ma potężny handel zagraniczny (w r. 1933 w dol. zł. import Polski — 103 milj., Szwecji — 197 milj., eksport Polski 117,5 milj., Szwecji — 185,6 milj.). Jest w tem rzeczą charakterystyczną, że Szwecja importuje środków żywnościowych dwa razy więcej, a surowców i półfabrykatów znacznie mniej aniżeli Polska; świadczy to, że przemysł szwedzki w wielkiej mierze opiera się na surowcu krajowym. W wywozie szwedzkim fabrykaty wykazują przeszło dwa razy większą pozycję niżeli w wywozie polskim, natomiast wywóz żywności wynosi zaledwie $^1/_3$ polskiego wywozu, a zupełnie nikłą ilość wywóz żywizny.

Kryzys zdusił wielkość i zmienił kierunki handlu zagranicznego obu krajów, jednak znacznie więcej polskiego aniżeli szwedzkiego, zwłaszcza w imporcie.

Głównemi artykułami handlu zagranicznego Szwecji w imporcie są: węgiel i koks, cerealja i ich przetwory młynarskie, bawełna, nafta, oleje, makuchy, nawozy, skóra, miedź i wełna — zaś w eksporcie produkty tartaczne, miazga drzewna i celuloza, rudy żelazne i stal, masło, papier i sprzęty elektrotechniczne oraz zapałki.

Badając rozwój handlu zagranicznego Szwecji w poszczególnych artykułach, dochodzi się do bardzo charakterystycznych wniosków, mianowicie:

1. rozwijają się ilościowo w wywozie właśnie produkty fabryczne, następnie ruda żelazna, kamienie i skóry surowe, natomiast półfabrykaty, a nawet drzewo tartaczne oraz środki żywnościowe spadają albo też są eksportowane w ilościach bardzo zmiennych.
2. W przywozie wszelkie mięsne produkty oraz cukier, następnie makuchy i skóra wyprawiona spadają albo wykazują znaczne wahania z tendencją stałego spadku, natomiast inne artykuły wzrastają, wśród nich wiele bez przerwy.

Zwycięską konkurencję ułatwiała sobie Szwecja tem, że ulepszaniem przemysłu swych specjalności wyprzedzała inne kraje, a równocześnie rozbudowywała nowe gałęzie przemysłu. Zbyt zaś powiększała przez zdobywanie coraz nowych rynków, sięgając już przed wojną na całą Afrykę, Australję, Nową Zelandję i Japonję, jak i na drugą stronę Ameryki, np. do Chili.

Bezsprzecznie, że w usadowieniu się na tak rozległych i różnych rynkach światowych dopomogło Szwecji jej położenie morskie i oparta o nie flota handlowa. Wielkością floty handlowej wśród państw świata była Szwecja przed wojną dziesiątą z rzędu, a w r. 1921 dziewiątą, posiadając 990.000—1.040.000 B. R. T. statków pojemności ponad 100 B. R. T., czyli wyprzedzała Danję (w obu powyższych latach: 770.000 i 870.000 B. R. T.).



Zamek królewski i kolumna Zygmunta III — Warszawa
Kungl. slottet och Sigismund III's Kolonn — Warszawa

Obecna flota szwedzka wzrosła do 1.600.000 B.R.T. (duńska — blisko 1.150.000).

Odnośnie utrzymania własnej floty jest Szwecja w wyjątkowo korzystnem położeniu, gdyż jej przywóz i wywóz, brane również wagowo, względnie przestrzennie, różnią się minimalnie (np. w r. 1935: import 15.815.000 tonn, eksport 15.112.000 tonn). Statki więc łatwo znajdują ładunek w obie strony.

Handel polsko-szwedzki rozwijał się od początku stopniowo i korzystnie, tak że w r. 1928 import Szwecji z Polski wyniósł 1,7 % całego importu, a eksport do Polski — 1,3 % całego eksportu. Następujący potem kryzys zahamował ten rozwój, względnie uczynił go niejednolitym. Tłumaczy się to zresztą różnym stopniem kryzysu w Szwecji i w Polsce oraz tem, że w obu krajach kryzys wywołał mniejszą lub większą ilość przymusowych ograniczeń i zmieniał nastawienia w handlu zagranicznym, ponadto spowodował obniżenie cen, lecz w wybitnie różnym stopniu dla poszczególnych artykułów. Dlatego w znakomitej większości wypadków nastąpił spadek importu czy eksportu pod względem wartości, natomiast wzrost lub status quo pod względem ilości. Zważając na wymienione czynniki oraz na rodzaj artykułów obrotów handlowych między Szwecją i Polską, jak i na to, że kryzys okazał się w Polsce surowszy niż w Szwecji, jest rzeczą naturalną, że dysproporcje między eksportem i importem handlu polsko-szwedzkiego stawały się pieniężnie dla Szwecji coraz więcej niekorzystne.

Stwierdzić jednak należy, że wymiana towarowa między Polską i Szwecją jeszcze daleko nie osiągnęła granicy jej możliwości. Np. w r. 1933 importowała Szwecja samej paszy za 11 milj. złotych dolarów i nawozów sztucznych za 5,4 milj., tymczasem cały jej import z Polski wyniósł tylko 6,5 milj. zł. dolarów, w czem na węgiel wypadało około trzy piąte. Jeśli chodzi zresztą o sam węgiel, to naprz. w r. 1935 dowóz z Polski wynosił tylko 35,7 % całego importu Szwecji w węglu i koksie (wg. danych oficjalnych szwedzkich i Izby Handlowej Bałtycko-Skandynawskiej w Warszawie). Szczupłość handlu polsko-szwedzkiego stwierdzamy niemniej jaskrawo po stronie polskiej. W roku 1934 było w polskim imporcie łożysk 34 % pochodzenia szwedzkiego, maszyn przemysłowych 20 %, elektrotechnicznych 19 %, palników i nożowniczych artykułów po 18 %, a rudy żelaznej, popiołu i t. p. ledwo 15 %.

Podnieść tu należy, że w tymże roku, 1934, maszyn i aparatów oraz sprzętu elektrotechnicznego przywieźliśmy z Niemiec za 20 milj. złotych, natomiast ze Szwecji za 7 milj. zł, w roku zaś poprzednim z Niemiec za 24 milj. zł, a ze Szwecji za 6 milj. zł; papieru i wyrobów papierowych w owych dwu latach ze Szwecji corocznie za 3 milj. złotych, a z Niemiec za 11 i 10 milj. złotych.

Słabe stosunki gospodarcze pomiędzy Polską i Szwecją stwierdzamy również na innych polach. I tak Szwecja korzysta minimalnie z tranzytu przez Polskę z krajami naddunajskiemi, z któremi ma przecież obroty bardzo pokaźne.

Bezpośrednia penetracja handlowa na rynki również nie jest dostateczna. Badanie przeprowadzone w Szwecji nad pośrednictwem handlowem poszczególnych państw za kwartał IV. r. 1934 (zob. INDEKS, I, 1936) wykazały naprzykład, że z importowanych towarów z Polski za 10.800.000 koron szło przez pośrednictwo handlu innych krajów za 620.000 koron.

Stwierdziliśmy zatem, że w stosunkach gospodarczych polsko-szwedzkich jest jeszcze bardzo daleko do granic nietylko możliwych, ale nawet



Centrum m. Sztockholmu i Zamek królewski z lotu ptaka
Stockholm: Flygbild över staden

oczywistych — zważając na zasoby i braki Polski i Szwecji jak i na ich wzajemne położenie oraz możliwości użycia jednego kraju przez drugi do pośrednictwa handlowego, a już conajmniej komunikacyjnego: dla Polski — ze światem zamorskim, dla Szwecji — z Europą środkową i całym basenem wschodnio-śródziemnomorskim i dalszym Wschodem. Bo przecież, odnośnie ostatniego, dla Szwecji najkorzystniejsza droga wiedzie przez międzymorze bałtycko-pontyjskie, które zalega właśnie Polska; jest to droga najkrótsza i najmniej posiadająca przeszkód na przejściu granic politycznych. Porty polskie są najkorzystniej położone dla tych celów zarówno pod względem oddalenia jak i pod względem klimatycznym, korzystniej niż nietylko porty na wschód od nich położone, ale nawet niż Szczecin. Leżą one naprzeciw południa szwedzkiego i naprzeciw Sztokholmu, czyli najbliżej centrum politycznego i ośrodków górniczych i leśnych Szwecji. Jednakże, by w całej pełni został ten pomost bałtycko-pontyjski wyzyskany przez Szwecję, musi o to zabiegać również sama Polska.

Geopolityk niemiecki Prof. R. Hennig stwierdza, że o światowem znaczeniu państwa decyduje węgiel, żelazo i nafta i że takie tylko państwa mają ważki mocodajny głos w polityce światowej, które są zasobne conajmniej w dwa z wyżej wymienionych surowców. Otóż składa się tak szczęśliwie, że brane razem, Polska i Szwecja mają do dyspozycji wszystkie te trzy surowce. Jest to podstawa dla utrwalenia ich współpracy.

Napoleon Korzón
Generalny Konsul Szwecji w Gdyni.

Warunki rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Szwecją a Polską.

Pomimo że dla ożywionej wymiany handlowej pomiędzy Szwecją a Polską istnieją warunki naturalne, stwierdzić wypada, że wymiana ta nie przybrała takich rozmiarów, jakich się spodziewali i na jakie liczyli przedstawiciele handlu i przemysłu obu krajów. Jaka jest tego zjawiska przyczyna? Wydaje się, że mamy tu do czynienia z działaniem nie jednej, lecz kilku przyczyn. Badania nad rozwojem eksportu szwedzkiego do Polski wykazują, że w ciągu szeregu lat, poprzedzających kryzys światowy, eksport ten miał tendencję regularnego i silnego wzrostu, osiągając w roku 1928 wartość 28 miljonów koron i będąc niemal zrównoważony z eksportem polskim do Szwecji, wynoszącym w tymże roku 32 miljony koron. Rozwój ten dawał podstawy do najlepszych przewidywań na przyszłość. Jednak w dalszych latach następuje spadek eksportu szwedzkiego do Polski i to w takim stopniu, że w roku 1930 stanowi on zaledwie połowę a w roku 1932 nawet trzecią część wartości eksportu z roku 1928. Główna przyczyna tego spadku leży przedewszystkiem w spadku siły nabywczej ludności polskiej na skutek cięższych niż w innych państwach oddziaływań kryzysu, ze względu na całkiem anormalny spadek cen produktów rolnych. Ten spadek siły nabywczej ze swej strony odbił się na sytuacji w przemyśle i jego możliwościach czynienia zakupów inwestycyjnych.

Możliwem jest, że szwedzki przemysł eksportowy w związku z wzrastającym z roku na rok eksportem do Polski był nastrojony zbyt optymistycznie i w niedostatecznym stopniu liczył się z istniejącą w Polsce zdolnością kredytobiorczą. Spowodowało to, że eksporter szwedzki przeoczył narastające skutki kryzysu w Polsce i poniósł z tego powodu straty. W rezultacie przemysł szwedzki, nie zważając na poprawę konjunktury, zajął w stosunku do polskiego rynku stanowisko powściągliwe a nawet wycofał się wogóle z tego rynku. Takie zachowanie się strony szwedzkiej w niemałym stopniu przypisać należy niedostatecznej znajomości rynku polskiego, gdy tymczasem stosunki handlowe w Polsce, tak jak i w innych krajach, mają swe specyficzne cechy, które eksporter-sprzedawca powinien znać dokładnie.

W Polsce, tak jak i w innych krajach, istnieją firmy o wielkiej lub mniejszej zdolności kredytowej i dlatego niezbędnym jest badać nie tylko możliwości zbytu, zapotrzebowanie i wymagania rynku polskiego, lecz również opierać transakcje na zdolności kredytowej nabywców polskich. Strona ryzyka przy eksporcie do Polski nie jest większa, jak przy eksporcie do innych krajów, pod warunkiem zachowania normalnej ostrożności w interesach. Szwecja powinna byłaby przy normalnej konjunkturze zająć tam z powrotem swe miejsce, jednak pod warunkiem stworzenia dobrze zmontowanej organizacji sprzedaży.

Jest rzeczą zrozumiałą, że najbliżsi sąsiedzi Polski, którzy już przed jej powstaniem, jako państwa samodzielnego, mieli nawiązane stosunki z rynkiem polskim, wyprzedzili Szwecję na tym rynku, zwłaszcza ze względu na znajomość stosunków polskich i osobiste kontakty z polskiemi zakładami przemysłowemi i kupiectwem. Tu jednak mieć należy na widoku, że Polacy z rozmaitych względów w poszczególnych wypadkach dążą do zaspakajania swych zapotrzebowań na innych rynkach.

Do przyczyn, utrudniających pracę eksporterów szwedzkich na rynku polskim, zaliczyć również należy polską politykę celną. Ochrona przemysłu krajowego oraz pewnego rodzaju zarządzenia reglamentacyjne są niewątpliwie konieczne, jednak wątpliwem jest czy w pewnych wypadkach ochrona ta nie idzie zbyt daleko, zwłaszcza w stosunku do tych gałęzi przemysłu, które pozbawione

są podstaw konkurencyjnych w skali międzynarodowej. Również zbyt skomplikowane traktowanie zagadnień importowych utrudniają pracę i z pewnością z punktu widzenia kupieckiego byłoby powszechnie pożądanem, aby handel i i kupiectwo były traktowane w sposób bardziej liberalny.

Jeśli chodzi o eksport polski do Szwecji, to stwierdzić należy, że na kształtowanie się bilansu handlowego polsko-szwedzkiego ma wpływ dominujący eksport polskiego węgla. Jest to przyczyną, że ogólna wartość polskiego eksportu do Szwecji jest równomierna, i nie podlega takim wahaniom, jak wartość eksportu szwedzkiego do Polski. Nawet w czasie pogorszenia konjunktury gospodarczej nie zaobserwowano spadku. Tak, według danych statystyki szwedzkiej import z Polski do Szwecji przedstawiał w roku 1928 wartość 31,7 mil. koron, w r. 1930 — 43,3 mil. koron, w r. 1933 — 37,6 mil. a w roku 1934—40,8 mil. Eksport węgla polskiego do Szwecji jest korzystnym dla obu stron, gdyż zabezpieczał on Polsce regularny dopływ waluty zagranicznej, zaś Szwecji — korzystną cenę węgla. Pozatem węglem i cynkiem w eksporcie polskim do Szwecji grają rolę artykuły następujące: drzewo twardych gatunków, szczególnie dąb, nawozy sztuczne, wyka, peluszka i nasiona konieczyny. Do artykułów, wykazujących wahania, zaliczyć należy cukier, oraz zboże, szczególnie żyto i owies, których import do Szwecji zależy od urodzaju w Szwecji.

Eksport polskiej produkcji naturalnej nie jest zależny ze zrozumiałych względów od poziomu waluty polskiej, natomiast poziom ten wpłynął poważnie na kształtowanie się eksportu do Szwecji artykułów produkcji przemysłu przetwórczego. Jest rzeczą oczywistą, że importerzy szwedzcy w chwili spadku waluty szwedzkiej dążyli przedewszystkiem do pokrywania zapotrzebowania na artykuły przemysłowe w krajach o niskim poziomie waluty. Jasnem jest, że Polska, pozostając przy swej walucie złotej, miała utrudnioną konkurencję z krajami o niskim poziomie waluty. Podobnie jak wysokowartościowe specjalne artykuły produkcji szwedzkiej, jak łożyska kulkowe, telefony, materjały elektryczne z większym powodzeniem od innych towarów utrzymały swój zbyt na rynku polskim, tak i polskie towary specjalne, jak naprz. rury żelazne, utrzymały się na rynku szwedzkim, pomimo konkurencji innych krajów. Natomiast stan waluty polskiej na eksporcie innych towarów polskich odbił się ujemnie, tak naprz. eksport polskich tkanin zmniejszył się bardzo poważnie.

Ogólnie biorąc, zagadnienie waluty w dziedzinie wymiany towarowej polsko-szwedzkiej odgrywa poważną rolę, o której zapom nać nie należy. Pozatem kształtowanie się cen w Polsce na produkcję przemysłową, pomimo usiłowań ze strony rządu polskiego, wykazuje taką rozpiętość z cenami produktów rolnych, że jest ona zastanawiająca dla Szwedów. W ich mniemaniu Polska, przy niskich kosztach produkcji i taniości robocizny, powinna byłaby być konkurencyjną. Czy nie odgrywa tutaj pewnej roli stosunkowo zbyt wysoka ochrona celna? W każdym razie należałoby się zastanowić nad pytaniem w jakim stopniu obniżenie ochrony celnej mogłoby wpłynąć na zniżkę cen produkcji przemysłowej na rynku wewnętrznym polskim a przez to samo wpłynąć pobudzająco na eksport, co ze swej strony spowodowaćby mogło wzrost obrotów ogólnych.

Pomimo, że głównymi czynnikami, wpływającymi na kształtowanie się stosunków handlowych szwedzko-polskich są sprawa walutowa i wysokie ceny towarów polskich, należy mieć na uwadze również inne czynniki, wpływające na rozwój eksportu polskiego do Szwecji. Tu stwierdzić należy, że ze strony polskiej popełniane są te same błędy, co ze strony szwedzkiej. Jest koniecznem aby Polacy lepiej poznali rynek szwedzki i zastosowali się do zapotrzebowań i zwyczajów szwedzkich, w rozmaitych branżach. Dla podniesienia zbytu na rynku szwedzkim przedewszystkiem jest konieczne, aby kupcy polscy odwiedzali osobiście szwedzką klijentelę i starali się zadzieżgnięte stosunki pogłębić. Szwecja importowała w roku 1933 ubrań, trykotaży i tkanin bawełnianych i wełnianych na sumę 62 mil. koron, w tej sumie import towarów polskich odegrał rolę bardzo nieznaczną. Niektóre z wymienionych towarów produkcji polskiej dostosowane były do gustów szwedzkich i dla tego mogły być konkurencyjne, a jednak nie utrzymały się ze względu na konkurencyjność cen produkcji szwedzkiej i importerów zagranicznych. Szczególnie konieczna jest znajomość zapotrzebowań rynku w dziale branży tekstylnej, gdzie moda szybko się zmienia, a nowości mogą liczyć na lepsze ceny. W tej branży skonstatowano ze strony szwedzkiej takie trudności, że zawarcie kilku transakcyj zostało uniemożliwione. Byłoby może wskazanem doradzić polskim kupcom w tej branży, aby dla sprostania konkurencji, w szczególności jeśli chodzi o nowości i towary modne, przedkładali oni kolekcje i wzory we właściwym czasie, a nie po sezonie, jak to niestety często dotąd się zdarzało.

Reasumując powyższe uwagi stwierdzić należy, że dla ożywionej wymiany towarów pomiędzy Szwecją a Polską istnieją warunki naturalne, że pożądanem byłoby dążyć do lepszego przystosowania się do stosunków panujących w obu krajach i że wreszcie koniecznem jest bliższa znajomość obu rynków, ich zwyczajów handlowych, życzeń i potrzeb. Najlepszą drogą do osiągnięcia tego celu jest kontakt osobisty pomiędzy szwedzkim a polskim kupiectwem.

Paul Isberg

Dyrektor Szwedzko-Polskiej Izby Handlowej w Stockholmie.

Författaren till ovenståonde artikel, kapten Paul Isberg, direktör för Svensk-Polska Handelskammaren i Stockholm, gör en analys av de svensk-polska handelsförbindelserna. Hans an märkningar över orsakerna till de otillfredsställande resultaten från svensk sida följa nedan.

,,Vilka äro då orsakerna till att handelsutbytet hittills ej i önskvärd grad motsvarat föväntningarna? Det är under alla imständigheter många faktorer, som medverkat. Betraktar man Sveriges export till Polen, uppvisar denna under

åren före världskriget en regelbunden och stark stegring och når 1928 ett värde av närmare 28 miljoner kronor, vilket tämligen exakt mostvarar Polens dåvarande export till Sverige, c:a 32 miljoner kronor. Denna utveckling tycks ju inge de bästa förhoppningar för framtiden, men sedan kommer en tillbakagång för Sverige, så att exportvärdet 1930 är hälften av 1928 års och 1932 knappt en tredjedel därav. Det är framför allt den minskade köpkraften i Polen, som är skuld till detta



Ogólny widok Gdyni
Totalvy över Gdynia med Hamn

förhållande. Polen blev nämligen särskilt svårt hemsökt av krisen genom de abnormt låga prisen för lantmannaprodukter, något som inverkade på befolkningens allmänna köpkraft, vilket i sin mån minskade möjligheterna för nyinvesteringar för industrin. Det är möjligt, att den svenska exportindustrin var något för optimistisk under de år, då avsättningen i Polen steg med varje år, och att den icke tillräckligt beaktade kreditförhållandena, varför den, då det ekonomiska tillståndet i Polen försämrades, mera har märkt krisens verkningar i Polen. Detta torde ha bidragit därtill, att den svenska industrin trots förbättrade konjukturer förhöll sig avvaktande och i vissa fall helt och hållet drog sig tilbaka från den polska marknaden. Desse förhållanden bero i icke ringa utsträckning på otillräcklig kännedom om den polska marknaden. Polens kommersiella liv har liksom också andra länders sina särskilda kännetecken, som säljaren-exportören måste lära känna. Liksom också i andra länder finns det i Polen firmor med större och mindre köpkraft, och man måste grunda affärsförbindelserna på ett ingående studium av icke blott avsättningsmöjligheterna, behoven och önskningarna på den polska marknaden, utan också av kreditförhållandena. Risken vid export till Polen är icke större än vid export till andra länder, om man blott iakttager den vanliga försi-k tigheten i affärer. Sverige skulle genom att bygga upp en god försäljningsorganisation under normala konjunkturer kunna återvinna den ställning, som det tidigare innehaft på den polska marknaden. Det är självklart, att Polens närmaste grannar, som hade goda förbindelser med den polska marknaden redan före Polens återuppståndelse som självständig stat, äga ett försprång före Sverige särskilt i fråga om kännedom om polska förhållanden och genom personlig kontakt med polska industriföretag och polska köpmän. A andra sidan måste man dock ta hänsyn till att polackerna av olika orsaker i vissa fall önska förlägga sina förbindelser till andra länder“.

Vad den polska exporten till Sverige beträffar gör författaren följande anmärkningar.

,,Enligt svensk statistik uppgick den polska totalexporten till Sverige 1928 till 31,7 miljoner kronor, 1930 till 43,3 miljoner, 1933 till 37,6 miljoner, 1934 till 40,8 miljoner kronor. Kolexporten till Sverige har länt bägge länderna till fördel: för Polen hade den till följd en regelmässig tillförsel av utländsk valuta och för Sverige ett fördelaktigt kolpris.

Polens export av naturprodukter till Sverige har av naturliga orsaker icke särskilt påverkats av valutaförhållandena, vilka däremot ha övat starkt inflytande på exporten av industrivaror. Det är tydligt, att de svenska importörerna vid den svenska valutans fall framför allt försökte att täcka sitt behov av industrivaror från länder med lägre valuta. A andra sidan är det säkert, att Polen, som hållit fast vid guldvalutan, have svårt att konkurrera med länder med lägre valuta.

Man måste hos polackerna konstatera samm, förhållande som hos svenskarna. Kännedomen om det andra landet och dess industri och handel är otillfredsställande. Det är absolut nödvändigt, att Polen bättre lär känna den svenska marknaden och anpassar sig efter den härskande smakriktningen, handelskutymen o. s. v. inom de



Basen marszałka Piłsudskiego
Marskalk Pilsudskis Bassäng, en del av inre Hamnen, Gdynia

olika branscherna. För en förbättring av avsättningen fordras framför allt, att de polska köpmännen lära känna den svenska marknaden, dess förhållanden och bruk genom upprepade personliga besök, och att de energiskt fullfölja de förbindelser, som inletts. Sverige importerade exempelvis 1933 kläder, bomull- och yllevävnader och trikåvaror till ett värda av 62 miljoner kronor. Blott en helt obetydlig del var polska varor. Vissa specialiteter hade anpassats efter den sven-

ska smaken och voro därför konkurrenskraftiga, men större delen av varorna kundeei konkurrera med inhemska varor eller med andra exportländers priser.

Som en sammanfattning skulle man kunna säga, att de naturliga förutsättningarna för ett ömsesidigt, mera livaktigt varuutbyte förefinnas; att det vore önskvärt, att man bättre kunde anpassa sig efter förhållandena i respektive länder; och slutligen, att en närmare bekantskap med de respektive marknaderna, deras affärskutym, önskningar och behov är nödvändig. Personlig kontakt mellan svenska och polska köpmän är den bästa vägen till målet".

Hamnen i Gdynia.

Det återuppståndna Polens näringsliv fordrade öppnandet av direkta handelsförbindelser med utlandet. Den första etappen mot det avsedda målet var byggandet av hamnen i Gdynia. Denna hamn skulle bliva en vehikel för Polens näringsliv samt även bli utgångspunkten för den expansion, som måste vara ett livsbehov för ett folk på 33 miljoner.



Przeładunek węgla na nabrzeżu szwedzkiem
Lastning av kol vid „Svenska Kajen", Gdynia

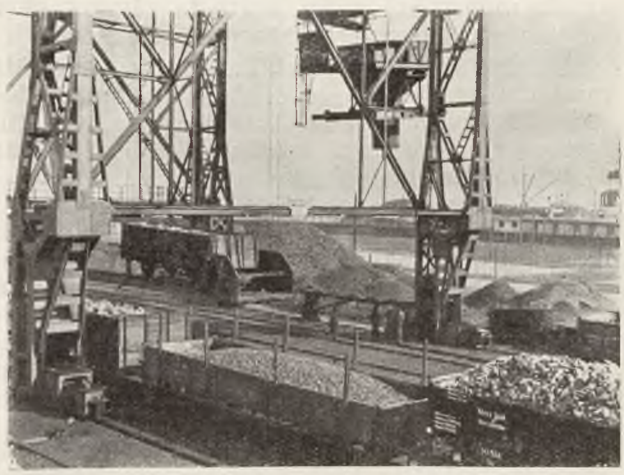
Hamnbygget i fiskläget Gdynia uppdrogs 1924 åt ett franskt-polskt konsortium. Arbetena på hamnbygget togo emellertid verklig fart först år 1926. Detta år har gått till Gdynias historia såsom en vändpunkt i dess utbyggande i ett verkligt amerikanskt tempo samt utnyttjande av färdiga kajer.

I nuvarande utvecklingsstadium upptager Gdynias hamn en yta av 950 hektar men kan vid behov utvidgas.

Gdynia har ett gynnsamt geografiskt läge med ett naturligt vindskydd för hamnen, halvön Hel. Infarten till hamnen ävensom ankringsmöjligheterna äro utmärkta tack vare en tillräckligt djup redd med sandbotten. Det finnes icke heller några navigationssvårigheter, vilka skulle kunna hindra större fartyg att gå in i hamnen. Varje fartyg, som kan komma in i Östersjön genom Kielkanalen eller Skagerack och Kattegatt, kan lätt och säkert gå in i Gdynias hamn. Fartyegn kunna även lätt manövreras i själva hamnen tack vare att bassängerna ha ett djup av 6—12 meter.

Hamnen i Gdynia är fullkomligt modern såväl till konstruktion som struktur. Lastningsanordningarna äro olika för varje slag av varor. Bland dessa märkas särskilt två elevatorer för kol med en lastningskapacitet av 600 ton i timmen samt en så kallad vagntipp, vilken kan lossa en 10-, 15-eller 20-tons vagn på 3 minuter. Den övriga lastningen av kol utföres med hjälp av fyra brokranar och åtta portalkranar.

För lastning eller lossning av järnmalm, fosfater och dylika varor tjänstgöra tre 7-tons brokranar på svenska kajen samt åtta 5-tons portalkranar på holländska kajen. Dessutom disponerar hamnen över ett antal portalkranar för lastning och lossning av styckegodsvaror. Bland dessa märkas särskilt två $1^1/^2$-tons kranar med hög portal och långa armar. Dessa användas



Port Gdynia — przeładunek węgla
Lastning av kol — Gdynia

till värdefulla varors magasinerande i kylhuset. För närvarande uppgå de mekaniska anläggningarna till ett antal av sextiosju stycken. Inom kort blir denna siffra ökad till sjuttioett.

Hamnens lageranordningar äro i första kajlinjen manipulationslager, i andra linjen lagerhus för längre tid. De låga avgifterna, särskilt i frihamnen, tillåta köpmännen att vänta på lämpligt

försäljningstillfälle. Ytan av lagerhusen är 192.000 m². Vart och ett av dessa lagerhus är konstruerat för samma slag av varor. Utom ovannämnda lageranordningar har hamnen två kylhus: fiskhallen med auktionshall samt kylhuset för lantmannaprodukter. Kylhuset i Gdynia är det största och modernaste i Europa. Det rymmer upp till 1.200 vagnslaster.



Port Gdynia — nowoczesne magazyny portowe
Moderna hamnmagasin — Gdynia

Till varje kaj går det järnvägsspår. Totallängden är inom hamnområdet cirka 17 km. Rangerbangården är tekniskt sett fullkomligt modern, vilket garanterar, att vagnarna bliva snabbt dirigerade till den plats i hamnen, dit de skola.

Liksom i de västeuropeiska hamnarna finns det i Gdynias hamn möjligheter till utveckling av de industrier, vilka bearbeta råvaror eller halvfabrikat importerade från andra länder.

De försök, som gjorts, ha uppvisat ett gott resultat. De äro representerade av följande industrier: Riskvarnen, som kan bearbeta upp till 150.000 ton om året, bearbetar ris importerat direkt från den brittiska kolonin Birma. Det skalade riset går till landets eget behov samt till utlandet, såsom England, de skandinaviska och baltiska staterna, ja till och med till Levanten. En biprodukt är rismjöl, vilket huvudsakligen exporteras. Ett annat företag är fett- och oljefabriken „Union", vilken tillhör Unilever-Schichtkoncernen. Detta företag, vilket kan bearbeta upp till 100.000 ton årligen, behandlar råvaror, innehållande fettämnen, såsom kopra, jordnötter, bomullsfrö, palmfrö, sesamfrö och sojabönor till oljor för tekniskt bruk ävensom till hushållsbehov.

Bemärkas bör även J. Fetters företag, som förädlar torkad frukt och tillverkar speciella blandningar av sydfrukter samt äger lager för omogna bananer.

Fiskindustrien betjänar sig av både inhemsk och importerad fisk. Den är samlad omkring fiskhallen och består av rökerier, konservfabriker o. d.

Bland mindre företag märkas: en fabrik för farmaceutiska preparat, som tillverkas av importerade råvaror, samt en fabrik, som konserverar inhemska bär: blåbär, lingon och hallon.

För byggande av mindre fartyg, fiskekuttrar och för mindre reparationer finns Gdynia Varv, utrustat med reparationsverkstäder, flytdocka om 3.000 ton, samt en 50-tons flyftkran.

Utom varvet finns även ett yachtvarv, vilket bygger segelbåtar och fiskekuttrar, av experter betraktade som förstklassiga.

På de senaste åren av hamnens utbyggande har man även tillgodosett två av landets viktigaste produkter, nämligen trävirke och spannmål. Lastningen av trävaror är koncentrerad till den nordvästra delen av inre hamnen, där särskilda områden och en särskild kaj äro iordningsställda. Under den närmaste tiden blir en spannmålselevator, som rymmer 10.000 ton, färdig. Detta underlättar exporten av polsk spannmål genom Gdynias hamn samt befordrar betydligt exporten till utlandet.

Frihamnen, vilken öppnades år 1934, underlättade handeln och skapade även goda nya möjligheter för industrien.

Goda utvecklingsmöjligheter kommer även i framtiden industrien att ha på båda sidorna av industrikanalen. Denna industri skall bearbeta råvaror eller halvfabrikat importerade från utlandet. Industriföretagens direkta förbindelse med hamnbassängerna kommer att ha mycket stor betydelse för konkurrensen på främmande marknader samt även medföra, att de av importerade råvaror tillverkade varorna bli billigare i det egna landet.

Gdynias snabba utveckling bevisas tydligast av summan för dess export och import. År 1926 var summan 404.561 ton, år 1936 gick den upp till 7.474.444 ton, således i det närmaste 19 gånger större.



Batory
Gdynia—Amerika—Linjens nyaste motorfartig Batory i Gdynias Hamn

I samband med importen och exporten har även antalet anlöpande fartyg ökats. År 1926 anlände till Gdynia 312 fartyg om 209.928 n. rgt., i år redan 4.778 fartyg om 4.559.140 n. rgt.

Stor betydelse har även passageraretrafiken över Gdynia. År 1926 uppgick den till 7.801 personer, 1932—1934 18.000—20.000 samt år 1935

25.000 personer. Däruti inbegripes emigranttrafiken mellan Polen och Amerika samt turisttrafiken på sommaren.

Den nybyggda passagerarestationen på franska kajen underlättar passageraretrafiken över Gdynia till utlandet. Denna station är nu en central tillläggsplats för de styckegods-och passagerarefartyg, som gå mellan Gdynia och de baltiska, skandinaviska, brittiska och amerikanska hamnarna. Vattendjupet är vid franska kajen 12 m., så att även oceanångare kunna angöra den.

Gdynias hamn, som under sina första år endast var en omlastningshamn, har med sin nuvarande tekniska organisation blivit en hamn av världsbetydelse. Gdynia tillgodoser icke endast det egna landets behov utan även en del av andra länders, såsom Tjeckoslovakiens, Ungerns, Österrikes å ena sidan samt de skandinaviska och baltiska staternas å den andra.

I Gdynia har öppnats en mängd agenturer för främmande sjöfartslinjer samt fyrtionio reguljära sjöfartslinjer, vilka förbinda Gdynia med de flesta europeiska och de största utomeuropeiska hamnarna. Gdynia är på så sätt en världshamn av stor betydelse, som förmedlar varuutbyte med de mest avlägsna delar av världen.

Tack vare sitt läge vid Östersjön och sitt utvecklade järnvägsnät är Gdynia en transitohamn för det inre av östra Europa, ävensom Orienten, och kan även tjänstgöra som distributionsort vid Östersjön, om det gäller varuutbytet mellan de västeuropeiska länderna, Nord- och Sydamerika, Afrika o. s. v., och länderna i sydöstra Europa.

Särskilt kan Gdynia spela stor roll vid varuutbytet mellan länderna vid Östersjön och länderna vid Svarta och Egeiska haven. Genom de förmånliga järnvägsfrakterna skapas här en god och billig förbindelse mellan norr och söder.

Mgr. B. Koselnik.

Żegluga i porty Szwecji z uwzględnieniem stosunków z Polską

Szwecja posiada specjalne warunki jako naród morski. Kraj jest pod względem geograficzno-komunikacyjnym wyspą, ponieważ ruch przez granicę lądową do Norwegji i Finlandji jest nieznaczny, nie uwzględniając eksportu rudy przez Narvik, który przecież tylko przechodzi przez Norwegję i wychodzi drogą morską.

Kraj posiada bardzo długie wybrzeże, częściowo nad Morzem Bałtyckiem, częściowo nad Morzem Północnem. Położenie północne kraju czyni go zależnym od importu z południowych krajów. Brakuje węgla i ropy — najważniejszej podstawy przemysłu, co daje powód do wielkiego importu drogą morską, lecz ma olbrzymie zapasy drzewa i rudy, pożadane produkty dla krajów, które tego nie posiadają.

Wielka rozciągłość kraju z północy na południe tworzy bardzo odmienne warunki dla osadnictwa i życia gospodarczego w różnych częściach kraju, a jednocześnie też warunki sprzyjające rozwojowi żeglugi przybrzeżnej. Wielkie, od morza dostępne drogi lądowe, jeziora: Mälaren, Hjälmaren, przez Stockholm (Hamarbylledden) i kanał Södertälje, Vänern, Vättern przez kanały Trollhätte i Göta przyczyniają się do tego, że żegluga wewnętrzna i żegluga na kanałach ma olbrzymie znaczenie. Może należałoby dodać, że Szwed jest dobrym marynarzem, dobrym organizatorem i mechanikiem, co też przyczynia się do rozwoju własnych połączeń żeglugowych kraju i jego własnego budownictwa okrętów. Jeżeli tylko popatrzymy na rozwój w ostatnich stu latach, trzeba przyznać, że jest on wspaniały. Około roku 1835 posiadała Szwecja tonaż ca. 130.000 netto ton, w roku 1935 ca. 1.200.000 netto ton. Najciekawszy jest jednak rozwój od przełomu ostatniego wieku, kiedy flota handlowa miała tylko około 500.000 netto ton. Od tego czasu została stworzona wielka parowa i motorowa flota oceaniczna. Szwecja, jak wiadomo, przodowała w rozwoju oceanicznych statków motorowych. Cała sieć szwedzkich linij oceanicznych otacza kulę ziemską i nie mniej niż ca. 50% szwedzkiego tonażu jest czynne w żegludze oceanicznej.



Port Gdynia — wnętrze magazynu Wolnej Strefy
Interiör av magasin i frihamnen — Gdynia

Można odróżnić kilka odrębnych stadjów, jeżeli chodzi o połączenia Szwecji z krajami transoceanicznemi. Aż do ostatniego przełomu nie posiadała Szwecja żadnych własnych połączeń z temi krajami, natomiast import stamtąd i eksport do nich przechodził przez Londyn i Liverpool, Hamburg, Bremę, Amsterdam i Rotterdam. Dopiero w roku 1903 powstała pierwsza linja transoceanicz-

na, za nią powstała wielka ilość innych. Późniejsza tendencja rozwojowa przyczyniła się do poważnego rozgałęzienia tych linij w kierunku Morza Bałtyckiego, przez co powstała nowa era dla żeglugi na Bałtyku. Rozwój ten miał wielkie znaczenie dla stosunków żeglugowych pomiędzy Szwecją a Polską, bowiem połączenia dalekomorskie szwedzkie jak również linje oceaniczne innych krajów przez zawijanie do portów szwedzkich i polskich tworzyły nowe połączenia między Polską a Szwecją, rozwinęły się również specjalne linje tak szwedzkie jak i polskie dla komunikacji bezpośredniej między Szwecją a Polską. Te linje oceaniczne, które łączą Szwecję z Polską są: American Scantic Line, Re A/B. Transatlantic, Re A/B. Nordstjernan, A/B. Svenska-Amerika Mexico Linien. Pomiędzy linjami śródziemiomorskiemi o podobnem znaczeniu można wymienić: Re A/B. Svenska Lloyd i Svenska Orient Linien. Linje

Rozwój gospodarstwa Szwecji i zaludnienie przyczyniły się do powstania w Szwecji trzech ośrodków koncentracyjnych dla handlu, przemysłu i żeglugi z następującemi trzema wielkiemi portami: Göteborg na wybrzeżu zachodniem, Stockholm na wybrzeżu wschodniem oraz Malmö na południu. Znaczenie tych portów wymaga specjalnego omówienia, tak ze względu na gospodarczą ich rolę w Szwecji, jak w stosunkach z innemi państwami, a więc i z Polską.

Göteborg jest z powodu swego położenia, rozległości zaplecza i wielu linij morskich, największym portem Szwecji, w którym ruch statków wynosi na wejściu i na wyjściu ca. 12 miljonów ton netto. Również w Göteborgu koncentruje się 23% importu i 30% eksportu całego kraju według wartości i 4—5 miljonów ton według wagi. Charakterystyczną cechą portu jest, że Göteborg jest portem wyjścia przeważającej



Ratusz w Sztockholmie, brzeg jeziora Mälaren
Stockholm: Stadshuset, invigt 1923, uppfört av Professor Ragnar Östberg

Bałtyckie łączące państwa są Żegluga Polska, Bergenske-Stavangerske Oestersö Linie. Svenska Amerika Linien Oestersjötrafic, Re A/B. Egon.

W rzeczywistości jest jednak dość dziwne, że we względnie tak krótkim czasie rozwinęło się tak dużo połączeń linjowych, kiedy powodem rozwoju komunikacji zasadniczo jest tylko szybko rosnący polski eksport węgla, t. zn. typowa żegluga trampowa, wiadomo jednak, że eksport węgla pociąga za sobą pocieszający rozwój handlu innemi towarami.

Szwedzkiemi portami, mającemi największe naczenie w połączeniach z Polską, są: Göteborgz, Stockholm, Malmö, Norrköping, Kalmar, Helsingborg, Halmstad, Gefle, Sundsvall, a poza tem Uddevalla, Varberg, Trelleborg, Ystad, Ahus, Sölvesborg, Karlshamn, Karlskrona, jak również i porty przy wewnętrznych drogach wodnych jak Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken nad Vänern, oraz Köping i Västeras nad Mälaren.

ilości szwedzkich linij oceanicznych. Wielka część szwedzkiego importu węgla kamiennego idzie przez Göteborg, jako ośrodek wielkiego zaplecza, poważnie uprzemysłowionego. Wwóz przędzy i półfabrykatów tekstylnych jest również znaczny, bo w zapleczu Göteborga leży największe skupienie szwedzkiego przemysłu tekstylnego. Jest Göteborg również wielkim portem dla wwozu towarów kolonjalnych oraz największym portem rybackim. Największe znaczenie Göteborga polega na rozwoju jego eksportu. Pomimo, że nie jest on położony w największym obszarze leśnym Norrland'u, przechodzi przez niego największa ilość eksportowanych towarów drzewnych i to z dzielnic Wermland i Dalsland, jak również z obszarów Norrland'u. Dalej jest Göteborg największym portem wywozowym dla celulozy, papieru i papy oraz dla żelaza, stali, zapałek i t. p.

Port położony wzdłuż ujścia rzeki Göta na przestrzeni ca. 12 km; największe zagłębienie jego

wynosi 10 m przy nabrzeżu; długość zaś tych nabrzeży — 9.600 m. Największe zagłębienie przy nabrzeżu znajdujemy przy Stigbergkajen, gdzie dobijają statki oceaniczne. W wolnej strefie jest zagłębienie 9 m, w porcie węglowym Sannegardshamn od 7 do 8 m.

Port zaopatrzony jest w 126 kranów; magazyny i składy pokrywają powierzchnię 770.000 stóp ^{2}.

Göteborg posiada bardzo dobre połączenia z zapleczem. Przez rzękę Göta i kanał Trollhätte jest miasto połączone drogą wodną z wielkim obszarem swego zaplecza, gdzie inne kanały z jeziora Vänern idą głęboko w kraj. Oprócz tego wychodzi z Göteborga 6 linij kolejowych i znaczna ilość linij autobusowych. Miasto liczy 255.000 mieszkańców.

Stockholm, stolica kraju, posiada nadzwyczajne położenie, które dominjuje nad środkowym i górnym Bałtykiem. Miasto posiada bogate i wielkie zaplecze w dolinie Mälar, w kierunku zagłębia Bergslagen i w kierunku Norland'u. Ruch statków wynosi ca. 10 miljonów ton netto, a obrót towarowy ponad 4 miljony ton. Przez Stockholm szło w roku 1934 31% wwozu całego kraju i 11% wywozu.

Stockholm jest wielkim portem wwozowym, największym kraju. Jego stanowisko przytem zostało w wielkim stopniu wzmocnione przez duży rozwój linij transoceanicznych. Najważniejszemi towarami importowanemi są węgiel kamienny i koks, oleje mineralne, zboże i jego produkty, oraz materjały budowlane, towary kolonjalne i chemikalja.

Stockholm jest również największym ośrodkiem zaopatrywania kraju w różne towary importowane specjalnie z zamorskich krajów, między innemi kawę, owoce i samochody.

Stockholm jest także największym portem żeglugi śródlądowej. Wewnętrzny przychodzący obrót towarowy dochodzi do ca. $1\frac{1}{2}$ miljona ton, co wskazuje na centralne położenie i znaczenie portu. Port jest również wielkim punktem rozdzielczym towarów wwozowych i produktów krajowych. Wywóz Stockholmu nie jest co do ilości tak wielki, lecz składa się przeważnie z wysokowartościowych produktów, w pierwszym rzędzie maszyn. Niemniej idzie przez port znaczny eksport towarów drzewnych i wyrobów drzewnych: celuloza, nawozy, żelazo i stal, ruda żelazna i t. d. Na wielkość i różnorodność obrotu towarowego wpłynął fakt, że Stockholm jest wielkiem miastem o 526.000 mieszkańcach, nie licząc przedmieść oraz, że jego zaplecze jest częściowo krajem rolniczym (dolina Mälar), po części obszarem przemysłowym — zagłębia Bergslagen i wybrzeża Norrland'u.

Port Stockholm zasadniczo składa się z szeregu jakby osobnych portów, co jest zrozumiałe ze względu na położenie miasta przy jednem z wejść do jeziora Mälar, na jego północnym i południowym brzegu oraz na wyspach. Całkowita długość nabrzeży jest przez to bardzo wielka, ponad 17.330 m, z tego 6.850 m po stronie jeziora Mälar, 10.480 m od morza.

Największe zagłębienie przy nabrzeżu jest 10 m (Stadsgardshamnen). W wolnej strefie zagłębienie dochodzi do 9.8 m, w porcie dla przeładunku ropy do 9 m, w portach węglowych, porcie Värtan 8.3 m i w porcie gazowni 8.5 m. Wielkie składy węgla znajdują się również w porcie Hammarby, wzdłuż kanału Hammarby. Droga przez śluzy do jeziora Mälar ma zagłębienie 6.5 m.

Port jest zaopatrzony w 144 krany, 30 składów i magazynów portowych, o powierzchni prawie 100.000 m^2.

Stockholm ma doskonałe połączenia ze swojem zapleczem. Droga wodna przez kanał Hammarby i śluza Karola Jana prowadzą przez jezioro Mälar, dalej do jeziora Hjälmar oraz przez kanał do wnętrza kraju. Około 10 linij kolejowych wychodzi ze Stockholmu, jak również wielka ilość linij autobusowych.

Port Malmö zyskał znaczenie przeważnie dzięki korzystnemu położeniu przy wejściu do Bałtyku, Sund, oraz dzięki bliskości do Danji i Niemiec. Jednak nie osiągnąłby port swego wielkiego rozwoju bez oparcia się o swe bogate zaplecze, największy obszar rolny Szwecji, oraz siedzibę znacznej części ważnych przemysłów.

Ruch okrętowy w porcie dochodzi do ca. 8 miljonów ton netto, w tem wliczony ruch promów i inny regularny ruch do Kopenhagi.

Obrót towarowy wynosi w porcie około $1\frac{1}{2}$ miljona ton.

Malmö jest dużym portem importowym, zależnym nie tyle od własnych potrzeb miasta, liczącego ca 131.000 mieszkańców, ile od jego gęsto zaludnionego i silnie uprzemysłowionego zaplecza, które również, jak wspomniano, jest ważnym obszarem rolnym. Najważniejsze towary importowe są węgiel kamienny i koks, oleje mineralne, zboża, nawozy, pasza bydlęca, żelazo i stal. Najważniejszemi towarami wywozowemi są zboża i produkty zboża. Około $\frac{1}{4}$ krajowej produkcji mąki i kaszy pochodzi z Malmö i jego zaplecza. Zaplecze to daje również znaczne ilości bydła, mięsa, masła, cukru. W prowincji Skane jest skoncentrowana szwedzka uprawa buraków cukrowych. Ponieważ kraj ten leży na podłożu wapiennem, powstał tu duży przemysł cementowy.

Cały port Malmö jest wbudowany w morze. Długość wybrzeża wynosi ca 6.200 m, a zagłębienie maximum 9,25 m przy nabrzeżu w avantporcie i wolnej strefie. Port jest zaopatrzony w około 40 kranów i posiada magazyny i składy o łącznej powierzchni ca 50.000 m^2. Około 10 linij kolejowych wychodzi z Malmö. Port połączony jest również promem kolejowym z Kopenhagą i przez Trelleborg z Sassnitz do Niemiec. W zapleczu Malmö znajduje się najgęstsza sieć kolejowa Szwecji.

Prócz wyżej wymienionych portów Szwecji, które są w żywym kontakcie z Polską należy wymienić Norrköping, Helsingborg i Gefle, jako większe miasta Szwecji. Wszystkie są znacznemi miejscowościami przemysłowemi i ośrodkami większych obszarów przemysłowych. Charakterystyka tych portów oraz ich urządzeń, zajęłaby zbyt dużo miejsca. Ogólnie można o nich powiedzieć, że są urządzone według wymogów nowoczesnej techniki, dobrze przysposobione do obsługi znacznego ruchu.

Tak Polska jak i Szwecja posiadają wielką możliwość do rozszerzonej wymiany towarów. Niektóre ze środków, które prowadzą do niej, już istnieją, mianowicie dobre połączenia morskie między państwami i dobre porty w obydwóch krajach. Jednak pozostaje jeszcze dużo do zrobienia, i to w kierunku rozpowszechnienia wiadomości o stosunkach w obu tych krajach w celu zachęcenia do zwiększonej wymiany towarów.

Dr. Helmer Eneborg
Sekretarz Związku Portów Szwedzkich

Sjöfartsförbindelserna mellan de svenska hamnarna och Gdynia.

Betrakta vi utvecklingen av de reguljära förbindelserna mellan Gdynia och de svenska hamnarna, kunna vi ej undgå att frapperas av den starka stegring, som framträder i handelsutbytet mellan Sverige och Polen. Fastän denna utveckling icke visar några plötsliga språng, så kunna vi i varje fall genom dess stadiga växt komma till insikt om att det växande utbytet av varor och passagerare mellan de båda länderna har sin orsak i likartade ekonomiska förhållanden och ej endast i en tillfällig konjuktur. Gå vi igenom listan på de existerande reguljära linjerna, märka vi i första rummet följande:

Svenska Amerika-Linjen upprätthåller sedan flera år förbindelsen mellan Gdynia (— Zoppot) — Danzig och Karlskrona-Kalmar. I början av juni 1934 satte ovannämnda företag in på linjen de nybyggda fartygen s/s „Marieholm" (1200 br. t.) samt s/s „Kastelholm" (ca. 1000 br. r. t.). Samtidigt blev linjen utvidgad till Stockholm samt till Memel, och år 1935 till Visby. Båtlägenhet finnes var tionde eller var fjortonde dag.

Från december år 1934 samarbetar Svenska Amerika-Linjen på denna linje med det polska rederiet S/A Żegluga Polska, vilket med sin ångare „Tczew" eller ersättare uppehåller förbindelsen med Stockholm och Norrköping. På så sätt uppehåller denna linje i samtrafik styckegodsförbindelsen mellan Polen och Sverige.

Ovannämnda linje skola vi i det följande närmare betrakta på grund av att den ger en lärorik bild av det svensk-polska varuutbytets utveckling. Detta varuutbyte var år 1935 för det fartyg, som är insatt av S/A Żegluga Polska, följande:

Månad	Export i t.	Import i t.	Summa
1935			
januari	666	567	1,233
februari . . .	645	344	989
mars	672	750	1,722
april	686	424	1,110
maj	712	307	1,019
juni	935	449	1,384
juli	1,435	563	1,998
augusti	676	380	1,056
september . .	1,281	463	1,744
oktober	667	458	1,125
november . . .	1,521	1,135	2,656
december . . .	1,138	318	1,456
Summa:	11,334	6,158	17,492

Om vi analysera ovanstående siffror med hänsyn till varuslaget, så konstatera vi, att importen till Polen först och främst består av maskiner, stål, stålvaror samt framjör allt papper och pappersavfall. Utom dessa varor märkas även metallvaror, järn, ståltråd samt djurfett. Mera sorterad är å andra sidan den polska exporten till Sverige. Huvudsakligen exporteras zink, vidare rör, trä, ärter, tjära, spannmål, benmjöl o. dyl.

Av ovanstående se vi att det polsk-svenska varuutbytet är ett uttryck för ländernas naturliga behov. Vi understryka detta särskilt därför att numera enligt den reglering av utrikeshandeln, som är en följd av de i handelspolitiken ledande kompensationssträvandena, endast de varor utbytas, vilka äro nödvändiga för den nationella hushållningen.

Vi ha även andra sjöfartsförbindelser, som t. ex. linjen Gdynia/Danzig—Aarhus—Malmö—Halmstad—Göteborg, upprätthållen av bolaget Baltic Line i Göteborg. Turerna företagas ungefär varannan vecka med ångf. „Iwan" (289 br. r. t.) och vid behov av ångf. „Anna-Greta" (280 br. r. t.) Dessa fartyg frakta en stor del styckegods bestämt för ovannämnda hamnar eller till hamnar, vilka ej ha direkta förbindelser med Gdynia. I det senare fallet är Göteborg omlastningshamnen.

Linjen Gdynia/Danzig— Hälsingborg—Malmö —Göteborg, som upprätthålles av Red. A.-B. Egon i Limhamn ombesörjer på denna linje varannan vecka passagerare- och godstrafik med ångf. „Egon" (535 br. r. t.). Denna linje har även direkta förbindelser till syd- och östsvenska hamnar (Sölvesborg, Karlskrona, Karlshamn och Kalmar) med omlastning i Malmö.

Det senaste beviset på handelsförbindelsernas lyckliga utveckling är, att från och med början av januari i år S/A Żegluga Polska öppnat en linje mellan Gdynia/Danzig och Göteborg. I händelse av tillräckliga laster angöras även andra hamnar i västra Sverige, såsom Halmstad, Hälsingborg och Landskrona. Den första resan började den 18 januari och har sedan ägt rum med 14 dagars mellanrum. Den nya linjen skall icke endast tjäna det direkta varuutbytet mellan Polen och de västsvenska hamnarna utan även som transitolinje i förbindelserna med Göteborg, som är en viktig knutpunkt för den svenska reguljära trafiken. På så sätt har ännu en förbindelse uppstått mellan de svenska hamnarna och Polen, vilken kompletterar förutnämnda linje, upprätt-

hållen av A. B. Baltic Line, i samförstånd med vilket den f. ö. exploateras.

Som vi se av ovanstående skiss av reguljära förbindelser mellan Polen och Sverige, har redan ett helt nät uppstått, vilket är av stor vikt vid organiserandet av utrikeshandeln mellan de båda länderna. Det skulle säkert vara av intresse att analysera den betydelse, som ovan uppräknade linjers utveckling haft på det polsk-svenska handelsutbytet eller med andra ord hur långt lösensordet ,,handeln följer flaggan" realiserats. I alla fall kunna redarna i båda länderna säga om sig själva, att de uppfyllt och uppfylla sina plikter ur den nationella statshushållningens synpunkt.

Dr. T. Bierowski.

Gdynias svenska Sjömanskyrka.

Det finnes i dag ingen utlandshamn, som besökes av så många svenska fartyg som Gdynia. År 1934 anlöptes Gdynia av 1312 svenska fartyg, år 1935 av 1329. Därav följer, att behovet av en samlingsplats i staden för de många svenska sjömännen är mycket kännbart. Redan 1930 kom den första samlingslokalen till stånd i ett litet skjul i hamnområdet. År 1932 anskaffades ett bättre provisorium uppe vid stadens huvudgata. Men lokalfrågan blev alltmera brännande för varje år. 1934 och 1935 besöktes de provisoriska lokalerna av över 21.000 sjömän, vilket är rekordsiffror för den svenska sjömansvården i utlandet.

När därför Svenska Kyrkans Sjömansvårdsstyrelse vädjade till svenska folkets offervilja för lösandet av sjömansvårdens lokalfråga i Gdynia, möttes denna insamling av stor förståelse hos allmänheten. Av K. M.: t beviljades en kollekt i alla rikets kyrkor. Bidrag strömmade in från rederier, exportfirmor, kyrkliga föreningar och andra intresserade kretsar. Särskilt kan nämnas det verksamma bistånd, som lämnats insamlingen av Svensk-Polska Handelskammaren i Stockholm ävensom Svenska Orientlinjen i Göteborg.

Insamligen har till dags dato lämnat en behållning av c:a 145.000:— kronor, inberäknat ännu ej inkomna kollekter. Då bygget drager en kostnad av c:a 165.000 kronor, måste detta resultat betraktas som mycket gott. Det är emellertid av stor vikt, att insamlingen fortsätter, så att medel ej saknas för verksamhetens uppehållande.

Att byggnadsarbetena kunde sättas i gång redan under 1935, så att byggnaden i dag står färdig, är ej minst de polska myndigheternas förtjänst. Med stor generositet ställde polska handelsdepartementet hösten 1934 en välbelägen tomt till sjömansvårdens förfogande.

Den 27 juli 1935 lades grundstenen och i juni i år kunde inflyttning äga rum i de nya lokalerna.

,,Sjömanskyrka" kan för mången synas vara ett oegentligt namn på denna byggnad, som både till sitt yttre och inre skiljer sig från vanliga kyrkor. Men för den, som känner en sjömansprästs arbete, rä det ej något märkvärdigt, att byggnaden förutom kyrksalen även inrymmer föredragssal, kafé, bibliotek, läsrum och skrivrum.

Byggnaden som sådan är även en god exponent för svenskt-polskt samarbete. I den lokala byggnadskommittén har en polack, svenske generalkonsuln N. Korzón, varit den drivande kraften. Ritningarna till byggnaden ha utförts av arkitekten Stanisław Płoski i Warszawa, vilken åstadkommit ett vackert prov på modern polsk arkitektur. Entreprenör för byggnadsarbetena har varit firman Obrycki och Narzyński i Gdynia, vilken även fullgjort ett gott arbete.

Polens unga konst har också fått ge bidrag till kyrkans utsmyckning. Det är de två unga lovande konstnärerna från Lwów Witold Mars och Stanislaw Teisseyre, som efter en utställning i Malmö i mars i år blevo intresserade för det svenska kyrkobygget i Gdynia. Nu prydes kyrksalen av tre vackra frescomålningar av deras hand.



Widok domu marynarza szwedzkiego
Sveska Sjömanskyrkan i Gdynin

Även för byggnadsarbetenas finansierande har intresse försports från polsk sida. Flera Gdyniafirmor ha visat sin frikostighet, och i Warszawa har på initiativ av svenska kolonins medlemmar en insamling igångsatts för anskaffande av en kyrkorgel, vilken levererats av firman J. P. Nyström i Karlstad. Den av en Danzigsvensk skänkta kyrkklockan har levererats av M. & O. Ohlssons klockgjuteri i Ystad. Tack vare tullmyndigheternas tillmötesgående ha alla gåvoföremål från Sverige kunnat tullfritt införas.

Den 9 juni i år ägde sjömanskyrkans högtidliga invigning rum. Denna förrättades av ärkebiskop Eidem och bevistades av ett flertal representanter för Sveriges och Polens kyrkliga och kommersiella kretsar. Därmed har Sveriges sjöfolk fått ett hem i främmande land, och därmed ha också banden knutits fastare mellan Sverige och Polen.

D. Cederberg.

Rozwój lotnictwa w Szwecji.

Rok 1936 jest rokiem przełomowym dla lotniczej komunikacji w Szwecji. W roku tym bowiem zostało otwarte lotnisko w pobliżu miejscowości Bromma pod Sztockholmem, dzięki czemu Sztockholm otrzymuje połączenie powietrzne w ciągu 8½ godzin z Londynem i w ciągu 4½ godzin z Berlinem, stając się dzięki temu jednym z ważnych centrów komunikacji lotniczej północnej Europy. To doniosłe wydarzenie zostało w sposób uroczysty podkreślone przez otwarcie międzynarodowej wystawy lotniczej, która po szwedzku nosiła nazwę „Internationells Luftfartsutställningen i Stockholm, Ilis 1936". Wystawa ta odbyła się w okresie od 15 maja do 1 czerwca w obrębie wodnego portu lotniczego w Lindarängen, odległego o 10 minut od centrum stolicy Szwecji. W tym samym miejscu odbyła się z wielkiem powodzeniem podobna wystawa przed 5 laty. Dla zabezpieczenia obecnej wystawie największego powodzenia i nadania jej cech najbardziej reprezentacyjnych, tak władze państwowe Szwecji, jak i miasto Sztockholm poniosły znaczne koszty na budowę hal wystawowych oraz odpowiednio przystosowanych terenów.

Na nowem lotnisku w okolicy Bromma w czasie trwania wystawy — w dniach 24—26 maja odbyły się północne zawody lotnicze, a w dniu 1 czerwca nastąpiło otwarcie regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Sztockholmem a Londynem, Paryżem, Berlinem, Helsingforsem, Leningradem i in. Linje te obsługiwane są przez towarzystwa lotnicze szwedzkie, holenderskie, niemieckie, duńskie, francuskie, belgijskie i fińskie.

Jednak co najbardziej w roku 1936 przyczyni się do rozwoju lotnictwa w Szwecji, to wspomniane już otwarcie lotniska sztockholmskiego w pobliżu Bromma oraz otwarcie nowoczesnej trasy lotniczej Sztockholm—Malmö, która zaopatrzona zostanie na całej przestrzeni w sygnały świetlne oraz w lotniska pomocnicze co 50 kilometrów. Kilka szwedzkich i zagranicznych tras lotniczych będą natychmiast przedłużone do Sztockholmu. Istniejąca już od roku 1928 trasa Sztockholm—Malmö—Kontynent dla nocnej obsługi pocztowej, czynna dotąd jedynie w miesiącach letnich, została przekształcona na trasę całoroczną, zaś trasa Sztockholm—Oslo—Helsingfors—Tallin jest obsługiwana przez aeroplany, a nie jak dotąd przez hydroplany, co również umożliwi komunikację całoroczną, usuwając trudności, obecnie istniejące w miesiącach zimowych z powodu przeszkód lodowych. Jasnem jest, że wszystkie te zmiany przyczynią się znakomicie do spopularyzowania w Szwecji komunikacji lotniczej.

Rok 1936, jak widać z powyższych wywodów będzie miał wielkie znaczenie dla rozwoju lotnictwa w Szwecji; będzie rok ten również sprzyjał rozwojowi zainteresowań handlowych w tej dziedzinie w państwach północnych. Tem się tłomaczy, że napływ zgłoszeń udziału w wystawie ze strony zagranicy był znaczny, co spowodowało konieczność rozszerzenia pierwotnie planowanych terenów wystawowych. Francja i Niemcy były poważnie na wystawie reprezentowane, Polska również przedstawiła stan swego lotnictwa w odpowiednich rozmiarach, co wzbudziło wielkie zainteresowanie tak wśród kół fachowych szwedskich, jak i u wystawców innych narodowości. Udział Polski w wystawie został znakomicie podkreślony przylotem kilku aeroplanów wojskowych pod dowództwem generała Rayskiego.

W Szwecji w dobie obecnej wzrasta zainteresowanie do wszystkiego, co związane jest z lotnictwem i można bez przesady przypuszczać, że w bliskiej przyszłości państwa skandynawskie staną się jednym z poważniejszych rynków dla tych branż przemysłu, które obsługują lotnictwo.

Kap. Karl Florman
Dyrektor Szwedzkiej linji „Aerotransport".

Betydelsen av luft förbindelse mellan Sverige och Polen.

Förhandlingar wa ägt rum mellan intresserade kretsar i Polen och Sverige om att öppna en flyglinje, vilken skulle förbinda Sverige med Polen. Linjen Gdynia — Malmö skulle vara en utökning av de redan existerande polska och svenska linjerna och därmed vore en ny luftfartsled öppnad från norr till söder. Den skulle förbinda Skandinavien (Malmö har nu flygförbindelse med Stockholm, Oslo och Köpenhamn) med Balkan och Orienten över Warszawa, Bukarest, Sofia, Saloniki och Atén. Med en efter förhållandena avpassad tidtabell skulle också en bättre förbindelse erhållas mellan Sverige och Prag, och på grund av att Atén är ett centrum för flygtrafiken på Medelhavet, skulle då även kunna erhållas förbindelse med flyglinjerna till Indien, Australien och Östasien. Den skulle närma Sverige och Norge till Donaustaterna genom den kortaste och därigenom mest ekonomiska transitovägen från Östersjön till Medelhavet.

Man får därvid icke glömma, att flygförbindelserna spela allt större roll vid varutransporter. På grund av de relativt höga transportkostnaderna sändas endast dyrbara och ömtåliga varor med detta nya transportmedel, men i det moderna affärslivet med dess stora konkurrens om marknaderna spelar det också stor roll att snabbt kunna skicka varuprover.

Det ovan sagda gäller också befordran av post. Nu behöver ett brev från östra Polen till Sverige

(och vice versa) normalt fyra till fem dagar. Brev från Polens större städer till Sverige framkomma på den tredje dagen. Flyglinjen Gdynia — Malmö skulle minska tiden till högst två dagar. Samma förhållande skulle det även vara med posten från Sverige till Balkanländerna och Orienten. Brev från Stockholm till Warszawa skulle kunna gå på 6 timmar. Varje affärsman, som förstår innebörden av uttrycket ,,time is money", inser vilken betydelse det har att snabbt komma i förbindelse med kunderna. Men icke endast tidsbesparingen spelar stor roll. Lika viktigt för korrespondensen är diskretionen. Direkt postförbindelse från de skandinaviska staterna till Polen och i transito vidare söderut är en god garanti just för denna diskretion, vilket är mycket viktigt emedan den hindrar censurering av posten på vägen.

Av ovanstående framgår, att direkt flygförbindelse från Polen till Sverige har en mycket stor betydelse för båda länderna. På grund av den roll, den skulle spela som transitoväg, skulle den dessutom ha stor betydelse för förbindelserna mellan Skandinavien och södra och östra Europa.

1 september 1935 gjorde svenska luftfartsbolaget ,,Aerotransport" en provflygning till Warszawa, och de polska flyglinjerna ,,Lot" gjorde två provturer till Malmö och Köpenhamn. Dessa flygningar utvisade, att sträckan Gdynia-Malmö kan tillryggaläggas på 1½ timme. Eftersom det ännu icke finnes någon färjförbindelse Polen-Sverige, kan man förstå, hur bekvämt aet skulle vara för passagerare, vilka nu måste dnlita fartyg eller två gånger byta tåg och dessutom anlita färja.

Om denna linje skulle öppnas, uppstode en ny transitoväg, vilkens betydelse var och en förstår, som kastar en blick på kartan. I dessa tider, då Europa arbetar sig ut ur den långa ekonimiska krisen, äro affärsmännens initiativ och



Samolot 14-osobowy ,,Douglas" kursujący na linji Gdynia — Warszawa — Lwów — Bukareszt — Sofia — Saloniki
Passagerare plan för 14 personer, typ ,,Douglas" , linjen Gdynia — Warszawa — Lwów — Bukarest — Sofia — Saloniki

förmåga att snabbt kunna utnyttja situationer av stor betydelse. Snabba och effektiva förbindelser spela härvid en avgörande roll.

För Gdynia skulle denna linje vara den första direkta flygförbindelsen med utlandet och dessutom vara ett nytt tecken på den nya östersjöhamnens expansionskraft. W. R.

Polen som turistland.

Polen sam turistland är, vad de skandinaviska länderna beträffas, ännu sålänge tyvärr tämligen outnyttjad. Polen bjuder dock på allt, vad en turist önskar, från den ursprungligaste vildmarksnatur till de mest välordnade, enligt västerländsk kultur, motsvarande förhållanden. — Från Białowieżas urskogar, Pinsk — traktens träskmarker, Karpaternas vilda berglandskap till de på kulturminnen rika trakterna i Warszawa, Kraków, Wilno, Poznań, Lwów o. s. v. med sina utomordentlig intressanta konstskatter och historiska minnesbyggnader.

Över Polens geografiska läge och andra allmänna uppgifter, finner jag i detta sammanhang onödigt att närmare ingå på, då dessa dock äro tämligen välkända. Jag vill dock påminna om, att Polen med sitt c-a 400,000 kvadratkilometer stora område, alltså något mindre än Sverige, räknar med för närvarande ett invånarantal på omkring 34 miljoner. Polen med sitt centrala läge i Europa är en träffpunkt för denna världsdels såväl västöstliga som nordsydliga trafikstråkar. Så utstrålar från Polen till alla delar av Europa direkta bekväma järnvägsförbindelser med direkta vagnar till Berlin, Paris, Ostende, Wien, Prag, Rom, Budapest, Bukarest o. s. v. Dessutom direkta flyglinjer till Berlin, Paris, Wien, Riga, Tallinn, Bukarest, Saloniki o. s. v. Från Polens hamnstad Gdynia utgår direkta och ständiga maritima linjer till Östersjö, Nordsjö och även transatlantiska länder med polska och utländska fartyg.

Man säger sedan gammalt, att ,,vatten förenar", och kan man därför med fog säga, att Polen härgenom är ett grannland till i synnerhet de skandinaviska länderna, varför ett turistutbyte mellan dessa länder och Polen samt naturligtvis vice-versa är synnerligen önskvärt och nyttigt, då en ömsesidigt närmare bekanntskap i större utsträckning än hittils helt säkert kommer att visa sig vara av stort intresse för båda parterna. Glädjande nog har på de senaste åren förbindelserna mellan Polen och de skandinaviska länderna visat en alltjämt stigande tendens, vilket till stor del kan skrivas den utökade turisttrafiken dessa länder mellan till godo.

Vad nu särskilt en turist från Sverige beträffar, så kan man väl knappast tänka sig en angenämare början på en turistfärd, än att installera sig på ett förstklassigt bekvämt skepp, som direkt för den moderne vikingen till främmande land och uppnås efter cirka 24 timmars uppfriskande sjöresa polskt farvatten och angöres den stora polska hamnstaden Gdynia.

GDYNIA är ur många hänseenden en synnerligen intressant plats, som med amerikansk fart vuxit upp på det nya Polens Östersjöstrand, från ett obetydligt fiskeläge, som ännu 1921 räknade c-a 3,000 själar, men idag visar en ultramodern hamnstads utseende med sina storartade hamnanläggningar, breda gator, moderna byggnader, kort sagt, en märklig skapelse i det nya Polens historia. Staden räknar för närvarande omkring 80,000 invånare och är en av de största och mest betydande hamnarna vid Östersjön. — En turist ständiga ström av polska kol, som skeppas ut från denna hamn till olika kolbehövande länder i första hand till den skandinaviska marknaden. Över 5 miljoner ton polska kol går årligen ut i världen över Gdynia. — Tillfällen till rundresor inom hamnområdet finnas ständigt med särskilda motorbåtar för de som hava speciellt intresse härför.

En rad av komfortabla hotell och pensjonat finnas naturligtvis i Gdynia liksom mycket goda restauranter och caféer, varest en turist efter förmåga och smak kan inrätta sig.

Från Gdynia till huvudstaden Warszawa har man dygnet om flera direkta järnvägsförbindelser, och når man Warszawa på sju timmar.

WARSZAWA är Polens största stad med c-a 1,250,000 invånar, belägen vid Polens största flod Weichsel (på polska Wisła). Staden anlades i XIII århundradet och blev efter Kraków Polens huvud-



Pałac króla Jana Sobieskiego w Wilanowie
Johan Sobieskis palats, Wilanów

finner självklart här inga gamla minnesmärken eller byggnader, men imponerar staden såsom sådan på grund av det egenartade sätt, varpå denna stad uppstád och undergår densamma fortfarande växlingar i sitt utseende, ja, nästan från den ena dagen till den andra och får man icke förvåna sig, att efter kort tid på en tidigare obebyggd plats finna att nya stora byggnader rest sig. Gdynia är icke blott en s. a. s. vallfartsort, som varje polack är stolt över, utan även på grund av sin härliga läge vid Östersjön en synnerligen livligt frekventerat sommarbadort, som årligen besökes av hundratusentals turister, som i de närbelägna badorterna samt på halvön Hel finna härliga strandbad i Östersjöns salta bölja.

Huvudsaken i Gdynia är dock själva hamnen, som med sin fulländade tekniska utrustning är en sevärdhet av första rang, och ser man dessutom här snart sagd alla världens flaggor representerade, i majoritet dock de skandinaviska. Här får man icke glömma omnämna den stad år 1596 under polska konungens Sigismund III Vasa regering. — Warszawa har en modern storstadskaraktör, med livlig trafik, stora affärer, fina teatrar, moderna hotell, utsökta restauranter och gemytliga caféer och glada nattlokaler. Samtidigt är Warszawa en stad av stort historiskt intresse med gamla kulturbyggnader, museer, konstgalerier och minnesmärken.

Ur historisk synpunkt intresserar särskilt den så kallade ,,Gamla Staden", koncentrerad kring stora torget med sina pittoreska och välbibehållna gamla XVII hundratals byggnader, bland vilka även den i utlandet välkända Fukiers vinhandel från år 1610 är en speciell sevärdhet med sina i ursprungligt skick befintliga vinkällare. Bland gamla representativa byggnader intar det Kungliga Slottet, vackert beläget vid Weichsel strandet, första rummet. Här residerar Polens President. Slottet är ursprungligen byggd under XIV och XV århundrarna, den nuvarande inredningen av stora ståtliga representationsalar härstammar från den siste polske konungens Sta-

nislaus August tid (slutet av XVII hundratalet) och innehåller många konstskatter av berömda polska och italienska mästare. Av Warszawas många vackra och konstrika kyrkor fäster man sig särskilt vid den i gotisk stil byggda katedralen från XIV århundradet, och Mariakyrkan från XV århundradet, vidare vid barockkyrkorna, såsom i stadens centrum belägna: Bernardiner, Karmeliter o. s. v. Av mycket stort intresse äro aven de idylliskt, omgivna av stora parkanläggningar, belägna palats, såsom Łazienki, sista polska konungens sommarsätte och Belveder, marskalk Piłsudskis omtyckte residens. Av flera ståtliga monument får man särskilt framhålla konung Sigismund den

fyllda stad, som lämnar den mest kräsne turist ovärderbara skatter från Polens gamla kultur och stolta anor. Allt vad som den polska själen skapat under tidernas lopp har födds i denna värdnadsbjudande stad och här bevarats. Kraków är därför polackernas stora helgedom.

Staden som även ligger vid Weichsel med natursköna omgivningar räknar nu omkring 250,000 invånare.

En stämnigsfull medelstidsaktig prägel vilar över staden och gripper djupt en besökare. Den som en gång sett Kraków och lärt känna dess själ, kommer alltid att bevara den i sitt minne. Här stöter man, snart sagd, vid varje steg på gamla



Łazienki
Lustslottet Łazienki, Warszawa

III's kolonn vid Kungliga Slottet, den Okände Soldatens grav vid Marskalk Piłsudski's plats, vidare två av Thorvaldsens berömda statyer, furst Joseph Poniatowski och Kopernikus och ett stämningsfullt Chopin-monument i en grandiosa blomsterrika parken Łazienki.

Warszawa har även på de senare åren riktats med en rad av monumentala byggnader i modern stil, både offentliga och privata.

Av Warszawas närmaste omgivningar intresserar särskilt den polske konungen Jan den III Sobieskis sommarslott i barockstil „Wilanów", som på det stora hela taget står i oförändrat skick sedan Jan Sobieskis dagar.

En ur turistsynpunkt mycket intressant plats är den något längre från Warszawa belägna lilla staden ŁOWICZ i vars omgivning landbevolkningen bära ännu i dag de traditionella hemtillverkade allmoge dräkterna, vars färgerika spel vid marknads och kyrkdagar är en fägnad för ögat.

Från Warszawa styr turisten sin kosa vanligen till KRAKÓW, Polens hjärta och traditions-

minner och skönhetsmattade konstskatter och säger man med fog, att i Kraków själva stenarna tala.

Kraków största rikedom är Wawel, Polens Pantheon, med Kungliga Slottet och Katedralen. Den kungliga renesans slottet byggdes under början av det XVI århundradet av Polens konung Sigismund den I, med den utsökt vacker renesansarkadgård, som söker sin like. Några partier av slottets murar äro av ännu äldre datum och leda sin ålder tillbacka till X och XI århudradena. Vid sidan om slottet reser sig katedralen, Polens rikaste och skönaste kyrka med många kapell och riksmyckade sarkofager och monument från medeltiden. Här är även berett det sista vilorummet för flertalet av Polens hädangångna konungar, hjältar och stormän. Här vilar även Polens förste marskalk Joseph Piłsudski. I en särskilt gotisk rum vid katedralen är en skattkammare inrättad, vari förvaras stora dyrbarheter, smycker, reliker och andra värdefulla minnen efter forna konungar.

Bemärkansvärt är det stora antal kyrkor och kloster i Kraków, man ränknar ej mindre än 50 kyrkor och 30 kloster. Den mest stämningsfulla och skönaste gotikkyrkan i Polen är Mariakyrkan vid Stora Torget från XIV århundradet. Av särskilt skönhet och dyrbarhet är huvudaltartavlan skulpterad i trä och utförd av den polske mästaren Wit Stwosz på XIV hundratalet.

En sevärdhet av rang är den mitt på stora torget balägna Saluhallen, en renesans byggnad från XV hundratalet av utsökt skönhet. Bland de vackraste av Kraków alla vackra gamla byggnader måste även nämnas Jagiellonska Biblioteket, en gotisk byggnad från XV hundratalet, i vilken



Kraków z lotu ptaka
Flygbild över Staden

på sin tid Krakows berömda universitet, grundat år 1364, var inrymd. Detta universitet var det tredje i ordningen i Europa.

Att i denna korta orientering över Polen närmare ingå på alla de sevärdheter, som finnas i Kraków, skulle föra för långt och får man endast nämna, att en besökare i Kraków icke bör underlåta ett besök i de rika museer, konstsamlingar och så vidare, för att kunna bilda sig en riktig uppfattning av staden Kraków och dess rikedomar.

Om vi alltså nu lämnar Kraków, måste man på det varmaste rekommendera turisten, att innan kosan styres vidare, göra en avstickare till den 12 kilometer från Kraków belägna platsen WIELICZKA. Denna plats är sedan århundraden tillbacka bekannt för sina gamla saltgryvor. — Dessa äro en sevärdhet av första rang och torde man icke finna en motsvarighet till dessa intressanta anläggningarna på annat håll i världen. Vi komma här till en stad under jorden med präktiga, stora salar, ja, till och med en kyrka skulpterad i salt, möter här förvånade turistens blick. Underjordiska sjöar, pittoreska grottor, — ett sannskyldigt sagospel öppnar sig här för besökarens ögon. Här är det dock icke enbart sensationer för den besökande turisten, ty fortgår ännu en intensiv exploatering av dessa rika saltfyndigheter, som sedan århundraden tillbacka bearbetats och ännu århundraden framåt komma att bearbetas.

En turist bör efter den av oss nu genomfärda resan fått sitt lystmäte rågat av modern teknik, storstadens sensationer, den gamla kulturens skatter och historiska minnen, och kunna vi nu vid en vidare färd bjuda honom på natursensationer, vars make utan överdrift torde söka sin like i Europa.

Man avser härmed en fortsatt vandring till de natursköna PIENINY-bergen och Höga Tatra.

Vid Polens sydliga gräns mot Tchecoslovakiet resa sig de underbart vackra bergen Pieniny; vid foten av dessa berg framflytter i snab ström den underbart vackra floden Dunajec, som med sitt kristallklara vatten, leende stränder, omväxlande lopp och resliga klippformationer gör ett oförglömligt intryck på besökaren. För turisten finnes här tillfälle till en originell forsfärd i de härför speciellt byggda kanoterna, som framföras av sävliga bergsbor. För sportfiskaren är Dunajec et Eldorado och givas här rikliga tillfällen till forellfisken.

Efter denna specialutflykt fara vi till turistismens kärnpunkt, vad natur beträffar, nämligen till Höga Tatra, pärlan i Karpaterna: ZAKOPANE.

På grund av de senaste årens sportevenemang är denna plats numera för de skandinaviska länderna välbekannt. Året om är här säsong för en turist. Här bedrives alla sportarter — bergsbestigning, skidlöpning, sportfiske, — ja — allt

vad en sportsman och turist önskar för en rekreations eller turistresa till dessa trakter, för bilisten utmärkta vägar och underbar omväxling. Den högsta punkten av Tatrabergen reser sig inom polskt område till en höjd av 2664 meter. För den icke alpinistiskt kunnige turisten finnas här bekväma möjligheter att uppnå högre rymder, då på senaste åren en höglinbana utbyggts till den underbara toppen ,,Kasprowy Wierch.'' Denna linbana är för närvarande den modernaste i Europa.

Hundratals olika natursköna utflyktsplatser finnas i Tatrabergen och kan varje turist här träffa sin smak och utnyttja sin förmaga.

stenkolsdistriktet i trakterna av KATOWICE och SOSNOWIEC. Här möter en besökande en typisk industriellt betonat trakt, skorsten vid skorsten, slaghög vid slaghög, ett sjudande liv såväl över som under jorden. Här brytas de miljoner tonn ,,svarta djamanter'', de polska kolen, som gjorts sig en marknad över hela världen.

Vi förflytta oss nu österut längs Karpaternas bergskedja och träffa vi under vägen på en rad av vitt bekanta hälsobringande kurorter, såsom Krynica, med sina naturkällor, naturmineralvatten, som årligen hjälpa tusentals människor till hälsa, vidare Iwonicz, Rymanów, Truskawiec



Czorsztyn
Slottsruin vid Czorsztyn

Man får i detta sammanhang ej underlåta att omnämna de underbart vackra alpsjöarna ,,Morskie Oko'' och ,,Czarny Staw'', respektive 1400 och 1600 meter högt belägna, och vilka för den bekväme turisten äro uppnåliga med särskilda busslinjer. Här blommar edelveis, här vända sig feta laxeringar i fjällsjöarnas iskalla vatten, här utveckla sig en speciell flora som tjusar varje naturälskande människa.

Den som dessutom vill idka ett angenämt sällskapsliv har här Zakopanes alla förstklassiga hotell och cafeer till sitt förfogande. Zakopane kan även glädja sig av en originell ur invånarebefolkning, de så kallade gorallerna, som i sina nationaldräkter, egenartade, traditionella säder, är av stort etnografiskt intresse.

Innan vi lämna denna del av Polen, det sydvästliga hörnet, måste man återföra våra furister från den nu nämnda ursprungliga naturensplats till en annan ej avlägsen, av naturen även rikt utrustat plats, som i mera krasst avseende utnyttjats. Man får avse härmed de polska

med flera, alla med de underbaraste bergs — och skogsomgivningar, en orörd och vild natur in på kulturens knutar.

I det sydöstliga delen av Polen komma vi till storstaden Lemberg, på polska LWÓW, som med sina 330,000 invånare utgör den kulturella centrumpunkten i sydöstliga Polen. Lemberg räknar sina anor till XII hundratalet och ligger idylliskt inbäddat i trädgårdar och vidsträckta parker. Stadens prydnad utgöres av en rad av gamla stilkyrkor, rika museer, offentliga byggnader och vackra monument.

I denna del av Polen har naturen åter igen slösat med sin givmildhet, då vi här träffa på områden med rika givande naftakällor och jordgas förekomster. Detta gör en serägen prägel åt landskapet och är av största intresse för den industriellt intresserande besökaren.

En exotisk del av Polen är den mot Rumänien gränsande delen, det så kallade ,,HUTZULENLAND'', som är beläget iÖstkarpaterna. Här träffar turisten en rogivande natur, ej Höga Tatras

överväldigande Alpnatur, utan en lugnare linje över de skogbeväxta bergkularna. — Landskapet genomskäres av forsande floder med brusande vattenfall, faunan och floran är synnerligen intressant. För jägaren och fiskaren är denna trakt synnerligen omtyckt, och är björnen icke något sällsynt villebrad. — Träffar turisten i Zakopane och de västligare delarne av Karpaterna på ett mera komfortabelt och kontinentalt levnadssätt, så möter han här en för friluftsmänniskan nästan idealisk ursprunglig och enkel livsföring. Med sin säregna befolkning, med av naturen konstnärlig begåvade, såväl vad beträffar musik, hemslöjd, keramik och skulpturel tillverkning, är denna trakt ovanligt tilldragande för en turist, som älskar ursprungligt landliv. Att befolkningen står på en hög konstnärlig nivå av serägen art, vittna de rikt skulpterade originella träkyrkorna om, även som de i vägskälen uppsatta rikt utsirade träkorsen. En stor del av de bekannta polska „kilims" härstämma från denna byggd.

Om vi i detta föregående något yttligt berört vildmarksnatur i Polen, så beror det på, att vi nu närma oss de trakter, där vi åtminstone vad Europa beträffar, möta den verkligt oberörda naturen.

Från Hutzulenlands trakter, rakt norrut, längs gränsen mot Ryssland, passera vi PIŃSK-traktens milsvida träskmarker, de tusentals storkarnas sommarhem, vildändornas paradis, en serägen lantbefolknings hemvist, och komma till den europeiska vildbuffelns „vicentens" kungarike, Białowieża's urskogar. — I dessa skogar leva även en stor stamm av Europas „högvild" — vildsvinet, lodjuret och vargen. Detta låter kanske för den fredliga turisten avskräckande, men i verkligheten det icke är så farligt.

Vår orjentering över Polen skulle icke vara fullständig, om man icke omnämnde ytterligare trenne platser, nämligen: städerna Wilno, Łódź, och Posen, på polska Poznań.

WILNO, som ligger i Polens nordöstliga utbugtning, räknar över 200,000 invånare och är i många hänseenden en synnerligen intressant kulturstad, ej obekannt i de skandinaviska ländernas historia. Med sina vackra stilkyrkor och ur västeuropeiska synpunkt serägna utseende, underbart vackra omgivningar vid floden Wilja, bjuder Wilno turisten många egenartade drag.



Górale z Zakopanego
Góraler (bergsbor) från Zakopane

Vi förflytta oss till Polen västliga del, där Łódź, „Polens Manchester", texstilstaden de preferance, intar den dominerande ställning. Med sina över 700,000 invånare är Łódź Polens andra stad, vad folkmängden beträffar.

Längst västerut träffa vi slutligen storstaden POZNAŃ, en stad med västeuropeiska utseende, 250,000 invånare och centrum i ett rikt jordbruksdistrikt. Bland flera vackra gamla minnesbyggnaden märka vi här särskilt det ståtliga renesans-rådhuset från XVI århundradet, som ur skönhetssynpunkt står som nr. 1 i Polen.

De stora kringliggande godsen, de årligen återkommande mässorna göra Poznań till en viktig plats i Polens ekonomiska liv.

B. B. W.

Szwecja atrakcyjnym ośrodkiem turystyki.

Pomimo, że odległość Szwecji od Polski jest stosunkowo nieznaczna, gdyż w ciągu 12—18 godzin statkiem z Gdyni można osiągnąć południowych brzegów Szwecji w Karlskronie, Szwecja naogół mało jest znana dla turystów polskich. Pewien postęp pod tym względem w latach ostatnich dało się odczuć dzięki organizowywanym kilkakrotnie w ciągu sezonu letniego wycieczkom morskim Linji Gdynia—Ameryka. Wycieczki te jednak ze względu na krótki czas, w którym statki wycieczkowe przebywają w portach szwedzkich, dają zaledwie ograniczone możliwości zwiedzenia tego interesującego kraju. Tymczasem Szwecja tak dla turysty, w ścisłem znaczeniu tego słowa, jak i dla badaczy życia gospodarczego dać może dużo wysoce interesujących spostrzeżeń i wrażeń.



Kanal Göta
Göta Kanal

Dzięki temu, że długość w linji powietrznej kraju od południa do północy wynosi ponad 1.500 km, zaobserwować można w Szwecji niezmierną różnorodność tak przyrody i kultury, jak i zjawisk gospodarczych.

Południowa część Szwecji jest krajem, stojącym na najwyższym szczeblu kultury gospodarczej. Jest to zarazem część Szwecji, będąca, jeśli można tak się wyrazić, śpichlerzem całego kraju. Stosunkowo łagodny klimat pozwala na kulturę wszelkiego rodzaju zbóż, jak również buraków cukrowych, dzięki kulturze których Szwecja pokrywa wewnętrzne zapotrzebowanie na cukier. Ta południowa część Szwecji (prowincja Skanja) jest najgęściej zaludniona, posiada bardzo rozgałęzioną sieć kolejową i jest poza tem bardzo uprzemysłowiona. Do najbardziej interesujących ośrodków tej prowincji zaliczyć należy miasto portowe Malmö, mające poważne znaczenie ze względu na komunikację Szwecji z zagranicą. Istnieje tutaj bowiem pomiędzy Malmö a Kopenhagą połączenie promem kolejowym, przyczem czas podróży morskiej trwa półtorej godziny. O pół godziny drogi kolejowej leży miasto Lund, znane jako ośrodek uniwersytecki, zaś pod względem zabytków historycznych posiada słynną katedrę romańską z XI wieku. Brzeg morski tej prowincji posiada, nieliczne zresztą w Szwecji, plaże piaszczyste z szeregiem miejscowości kąpieliskowych, odwiedzanych przez liczne rzesze turystów. Miejscowości te posiadają komfortowe urządzenie.

Drugim interesującym ośrodkiem południa Szwecji jest największe miasto portowe Szwecji Göteborg, liczące 300.000 mieszkańców, jest ono po stolicy drugiem miastem pod względem wielkości w Szwecji. Dla badaczy spraw morskich interesującem jest niedawno założone Muzeum Morskie.

W Göteborgu bierze swój początek słynny Göta Kanal długości 385 km, łączący ten największy port Szwecji ze stolicą kraju poprzez jeziora, rzeki i kanały, na których dla umożliwienia nawigacji urządzone zostały 74 śluzy. Podróż od Göteborga do Sztockholmu trwająca 60 godzin, daje wiele urozmaicenia dzięki możności poznania malowniczych krajobrazów i pamiątkowych miej-



Zamek w Kalmarze z XII wieku
Småland: Kalmar Slott

scowości. Göta Kanal przecina Szwecję z zachodu na wschód. Po drodze przejeżdża się około słynnych wodospadów Trollhätten, których energja wodna jest wykorzystana dla produkcji energji elektrycznej. Słynna stacja elektryczna dostępna jest zwiedzającym. Dalej droga przechodzi jeziorami Vänern i Vättern, na szlaku tym leży miasteczko Vadlstena, w którem znajduje się zamek z epoki renesansu i stary klasztor założony przez św. Brygidę, a dalej miasto Jönköping, centrum przemysłu zapałczanego. Pierwsza fabryka zapałek założona została w roku 1844. Zainstalowano w niej największą maszynę na świecie, wyrabiającą na godzinę 50.000 pudełek, zapełnionych zapałkami.

w roku 1923, ma on wygląd budowli starożytnej. Wewnętrzne urządzenia jego są niezmiernie okazałe, a równocześnie odpowiadające najbardziej nowoczesnym wymogom technicznym. Najpiękniejszym zabytkiem architektonicznym Szwecji z XVI wieku jest Dom Szlachty. Bardzo interesującym jest również dla turysty rozległy park narodowy Skansen; rozmieszczone są w nim chaty i dworki z różnych okolic Szwecji, dające możność zorjentowania się w dawnej kulturze kraju. Znajdujemy tu również na wolnem powietrzu liczne okazy świata zwierzęcego i ptaków.

Z pośród malowniczych okolic Sztockholmu specjalnie godnym widzenia jest zamek w Drottningholm, wybudowany w latach 1661—1752;



Laponja — Krajobraz gór północy (Nallo Peak)

U końca tej podróży, już nad brzegami Bałtyku położona jest stolica Szwecji, Sztockholm, liczący wraz z przedmieściami około 600.000 mieszkańców. Stolica Szwecji jest najbardziej znanym ośrodkiem dla turysty polskiego, a to dzięki temu, że przeważna ilość wycieczek morskich skierowywana jest właśnie do Stockholmu. Dojazd do Stockholmu prowadzi pośród malowniczych, rozrzuconych wysepek i półwyspów, tworzących archipelag, pełen swoistego uroku. Najwspanialszym budynkiem, który ukazuje się oczom turysty już ze statku, jest zamek królewski, położony nad zatoką. Wybudowany on został w XVII wieku przez słynnego budowniczego Tessina; zawiera bogate zbiory, m. inn. kosztowne gobeliny. Ze względu na to, że zamek jest stałą rezydencją królewską dostępną do zwiedzenia jest tylko część zamku. Drugim okazałym budynkiem jest Ratusz. Leży on nad brzegami jeziora Mälaren, które łączy Sztockholm z morzem. Pomimo, że budowa Ratusza zakończona została dopiero

mieszczą się w nim piękne gobeliny ofiarowane przez Ludwika XV królowi Gustawowi III oraz ciekawe malowidła, odtwarzające bitwy z wojen szwedzko-polskich. Również interesującym jest zamek Gripsholm, wybudowany w XV wieku, w którym znajduje się muzeum historyczne z blisko 2.000 portretów, wśród których wiele portretów królów i magnatów polskich. W zamku tym urodził się król Zygmunt III Waza.

Najbardziej interesującym ośrodkiem starodawnej kultury Szwecji jest miasto uniwersyteckie Upsala. Uniwersytet w Upsali założony został w 1477 roku. Również w Upsali znajduje się katedra największa w całej Skandynawji, wzniesiona w XII wieku i kilkakrotnie przebudowana. W katedrze tej spoczywają prochy Katarzyny Jagiellonki i jej męża Johanna III. W pobliżu Upsali leży zamek Skokloster, posiadający wiele pamiątek polskich.

Bardzo pociągającą jest dla turysty prowincja Dalarne, leżąca dokoła jeziora Siljam. W prowincji

tej zachowały się stroje ludowe, przypominające w wielu szczegółach stroje ludowe polskie. Prowincja ta również znana jest ze światowej sławy złóż rudy żelaznej.

Tak posuwając się ku północy dochodzimy do 2-ch najbardziej na północ wysuniętych prowincyj Szwecji Jämdlandji i Laponji. Prowincje te są bardzo górzyste, zalesione oraz przecięte licznemi rzekami z wodospadami. Laponja jest krajem gwałtownych kontrastów. Do wielu miejscowości Laponji turyści dążą w lecie dla zobaczenia słońca o północy, a w zimie — zorzy polarnej. Ciekawą jest flora tego kraju nadzwyczaj urozmaicona. Miejscami dzięki ciepłym wiatrom z Atlantyku i działaniu słońca, świecącego latem całemi tygodniami prawie bez przerwy, znajdujemy niektóre rośliny południowe, w górach zaś charakter roślinności zmienia się na podbiegunowy. W lasach i górach Laponji znajdujemy liczne okazy niedźwiedzi. Tu też zamieszkuje koczowniczy lud Lapończyków ze swemi stadami reniferów. Dzięki słabemu zaludnieniu poza wybrzeżem i w miejscach uprzemysłowionych oraz dzięki olbrzymim odludnym obszarom, kraj ten w wielkiej mierze posiada dotąd wszelkie cechy kultury pierwotnej.

Ten pobieżny przegląd najbardziej atrakcyjnych miejscowości Szwecji byłby niezupełny, gdybyśmy nie wspomnieli o wyspie Gotlandji i położonem na niej mieście Visby. Miasto to popularnie jest zwane ,,miastem ruin i róż" i zachowało bardzo wiele śladów i średniowiecznej kultury i potęgi, władanie bowiem tą wyspą, położoną w centrum Bałtyku, jakby przesądzało w dawnych wiekach o dominującym wpływie jej mieszkańców na szlakach morskich.

Czas powstania m. Vishy nie jest znany, stwierdzono jednak, że już w końcu X i na początku XI stulecia były w niem kościoły chrześcijańskie, a w wiekach późniejszym było ono ośrodkiem gospodarczym i kulturalnym Hanzy.

Ogólnie stwierdzić należy, iż turystyka w Szwecji dzięki bardzo wysokiemu poziomowi kultury kraju i udogodnieniom dla zwiedzających, przedstawia wiele atrakcji. Zwiedzenie tego kraju, który od półtora wieku nie był uwikłany w konflikty wojenne i dzięki temu mógł rozwijać się normalnie, daje sposobność zaznajomienia się z organizmem państwowym dobrze i celowo funkcjonującym.

G. H. N.

Budownictwo domków robotniczych w Szwecji.



Widok dzielnicy domków robotniczych na przedmieściu Sztockholmu Enskede
Enskede smästugeomrade

Jednem z najbardziej interesujących zagadnień, które w sposób bardzo szczęśliwy są rozwiązywane w Szwecji w szczególności w Sztockholmie, jest budownictwo małych domków mieszkaniowych dla ludności robotniczej. Zaznaczyć należy, że naogół ilość właścicieli domów w krajach skandynawskich i Szwecji jest znaczna. Dzięki tej okoliczności zarówno warunki socjalne jak i pracownicze są w Szwecji całkiem zadawalające. Rzadko się spotyka objawy ostatecznej biedoty, jak również mało jest wyrzutków społeczeństwa.

Zagadnienie budowy domów robotniczych powstało już przed wojną, gdy w związku z wzrostem zaludnienia miast, w szczególności Sztockholmu, palącą stała się sprawa dania możności ludności robotniczej uzyskania dobrych warunków mieszkaniowych. Samorząd miasta Sztockholmu zainicjował próbę rozmieszczenia ludności robotniczej w specjalnie wyznaczonych dzielnicach t. zw. przedmieściach-ogrodach. Przy rozwiązywaniu



Robotnicy sami budują swe domki
Grundmurarna äro snart färdiga

tej kwestji samorząd Sztockholmu doszedł do wniosku, że, tak ze względów socjalnych jak i zdrowotnych, jest bardziej pożądanem przystąpić do budowy małych domków jednorodzinnych, niż budować wielkie kompleksy w mieście. Aczkolwiek widzimy w Sztockholmie również i te ostatnie, jednak główna uwaga zwrócona została na budowę domków robotniczych — indywidualnych.

Ponieważ miasto na początku stulecia nie rozporządzało w większych rozmiarach taniemi terenami, któreby się nadawały na tego rodzaju budowy, samorząd zadecydował nabyć tereny w okolicy Sztockholmu. Tereny te położone były już poza obrębem miasta w owym czasie i uważane jako wielkie majątki wiejskie. Pierwszy zakup terenów miał miejsce w roku 1904. W chwili obecnej miasto posiada w południowej swej części 3 kompleksy, zaś w zachodniej części 2 kompleksy terenów pod budownictwo domków robotniczych. Powierzchnia tych obszarów wynosi ponad 8.000 ha, są one położone w odległości 4—14 km od centrum Sztockholmu. Cały ten obszar nabyty został za zgórą 22.000.000 K. i swą przestrzenią jest prawie 5 razy większy od obszaru samego centrum miasta.

Po nabyciu pierwszych terenów, samorząd rozpoczął odrazu doprowadzać tereny do stanu, przy którym można byłoby rozpocząć budowę. W chwili obecnej ponad 1.300 ha przestrzeni jest objęte budownictwem robotniczem. Przedewszystkiem ułożono drogi jak również przewody dla gazu, elektryczności oraz rury wodociągowe i kanalizacyjne. Cała ta inwestycja kosztowała około 30.000.000 K.

Przeznaczone pod budowę place nie są sprzedawane reflektantom na własność, lecz wydzierżawiane na okres 60 lat z prawem przedłużania dzierżawy. Dzierżawca opłaca w charakterze czynszu 5% wartości gruntu. Są to sumy nieznaczne, gdyż przed wojną wartość m² wynosiła 20 öre, obecnie zaś waha się pomiędzy 35 a 100 öre, zależnie od położenia placu. Powierzchnia placów, wydzierżawianych pod budowę jednorodzinnych domków waha się od 750 m² dla większych domków, do 500 m² dla mniejszych. Najmniejszy typ domków wznoszony jest na placach o powierzchni 350 m². Z końcem roku 1935 ilość sprzedanych placów wynosiła ponad 7.000.

Finansowanie budowy odbywa się przy pomocy specjalnie stworzonej instytucji finansowej, będącej całkowicie własnością samorządu. W celu pobudzenia budownictwa przedmieść ogrodów w okresie, gdy projekt był uważany jeszcze za eksperyment, samorząd na własne ryzyko wybudował tam szereg domków. Obecnie wszystkie budowle dokonywane są przez osoby prywatne dla własnego użytku lub przez przedsiębiorców, którzy ze swej strony odstępują domy właścicielom prywatnym. W ten sposób wzniesiono już ponad 7.000 domków jednorodzinnych.

Rentą od kapitału włożonego w budownictwo przez wyżej wspomnianą instytucję finansową, samorząd miasta Sztockholmu pokrywa całkowicie koszty, nowych inwestycyj na dalszych terenach. Ludność przedmieść ogrodów wynosi obecnie ponad 45.000. Aczkolwiek wspomniane wyżej tereny były nabyte przez samorząd miasta Sztockholmu głównie w tym celu, aby dać możność budowania tanich domków dla ludności, nieposiadającej środków względnie posiadającej bardzo nieznaczne środki, sytuacja uległa zmianie w tym sensie, że ulgi ofiarowane przy budownictwie, początkowo sprzyjały dokonywaniu inwestycyj na tych terenach głównie przez ludzi zamożniejszych.



Uroczy zabytek pośród domków robotniczych
pod Sztockholmem
Trädgård inom Ängby småstugeområde

W ten sposób pionierska działalność samorządu, która pociągnęła na początku ludzi bardziej zamożnych, dała w następnych latach możność udzielenia warunków dla budowy skromniejszych domów ludności biedniejszej. Dla dalszego zachęcenia właśnie tych ostatnich sfer ludności,

samorząd wybudował w roku 1927 200 najmniejszych domków 4-izbowych wraz z odpowiedniem urządzeniem. Te t. zw. robotnicze domki wybudowane zostały w dzielnicach południowych. Dla osiągnięcia dalszych obniżek kosztów reflektanci na tego rodzaju domki zaopatrywani byli w materjał standaryzowany i przygotowany w ten sposób, że sami robotnicy własnemi silami mogli te domy postawić. Samorząd działał jedynie jako pośrednik i nadzorca przy dostawach danych materjałów. jak również dostarczał instruktorów przy wykonaniu i inspekcji robót dokonywanych przez samych robotników. Przez specjalną organizację, wyznaczoną przez samorząd dokonana została również akcja finansowania budowy i to w ten sposób, że budujący mieli możność nie płacić gotówki, lecz pieniądze za nich płacone były przez finansową instytucję samorządu.

Próba ta wydała niezmiernie dodatnie rezultaty i zachęciła do stosowania tego samego systemu w innych miejscach.

Akcja ta miala jako rezultat, że z końcem roku 1935 powstało w ten sposób ponad 2.000 domów.

Wielkość domków robotniczych obecnie zbudowanych jest różnorodna, waha się ona od 3 do 5 izb. Koszta całkowite budowy obliczane są na około 11.000 K., przyczem właściciel takiego domku opłaca rocznie wraz z kosztami amortyzacji 980 K. Zaznaczyć również należy, że domki robotnicze zaopatrzone są w urządzenia, zapewniające całkowity komfort nowoczesny, a więc w wodę, gaz, kanalizację, elektryczność, łazienkę, pralnię, śpiżarnię i t. d.

Leon Godlewski.

Tabele statystyczne, ilustrujące strukturę gospodarczą Polski i Szwecji.

(Opracował W. Winid).

1. Struktura gospodarcza Szwecji, Polski, Finlandji i Danji w okresie 1928—1931.

Sveriges, Polens, Finlands och Danmarks ekonomiska struktur under åren 1928—1931.

		Szwecja Sverige	Polska Polen	Finlandja Finland	Danja Danmark
powierzchnia km² .... ytvidd		449	388	388	43
ludność w 1931 r. milj. .... befolkning		6,14	32,13	3,67	3,55
dochód narodowy milj. zł. dol. nationalinkomst milj.gulddol.		1,601	2,917	429	953
majątek narodowy ,, national förmögenhet		9,528	17,150	2,858	5,955
procent ogółu ludności / procent av hela befolkningen	rolnicza .... åkerbruk ...	44	65,6	59,6	31,5
	przemysłowa .. industri	35	13,9	16,8	29,1
	handlowa i t. p. handel	15,2	9,6	8,1	18

Uwaga: Wg. „Baltic Yearbook" (dod. do Baltic Countries, nr. 1).

2. Przyrodzone warunki rolnicze Szwecji i Polski.
Naturliga förutsättningar för jordbruket i Polen och Sverige.

		Szwecja Sverige	Stockholm	Polska Polen	Warszawa	Pomorze	Gdynia
	szerokość geograf. geografisk bredd	$55{,}_5^0$—68^0	$59^0{}_{20}'$	48^0—55^0	$52^0{}_{15}'$	53^0—55^0	$54^0 30'$
średnia temperatura / medel-temperatur	stycznia pn. f. m. C / januari pd. e. m. C	—10^0 / 0^0	—4^0	—$0{,}5^0$ ∼ —5^0 / —1^0 ∼ —4^0	—3^0	—$0{,}5^0$ / —2^0 ∼ —3^0	—1^0
	lipca pn. f. m. C / juli pd. e. m. C	12^0 / 17^0	16^0	17^0 / 21^0	19^0	17^0 / $18{,}5^0$	18^0
procent powierzchni ogólnej / procent av hela arealen	orne / åker	9,1	—	47,7	—	54,7	—
	łąki i pastwiska / ängar och betesplatser	2,7	—	16,7	—	12	—
	obszar leśny / skog	54,2	—	21,4	—	24	—
	inne nieużytki roln. / annan obrukad mark	34	—	14,2	—	9,3	—

Uwaga: Według różnych źródeł i jak tabl. 1.

3. Powierzchnia i wydajność niektórych upraw roślinnych w Szwecji i Polsce w okresie 1924—1928. Areal och skörd för spannmål och potatis i Sverige och Polen åren 1924—1928.

	Pszenica Vete	Żyto Råg	Jęczmień Korn	Owies Havre	Ziemniaki Potatis
1. Procent powierzchni ornego / Procent av hela arealen					
Szwecja / Sverige	4,7	8,1	4	19,4	4,1
Polska: ogółem / hela Polen	7	30	6	10,7	13,1
Pomorze	3,3	30,4	5,1	8,7	14,8
2. Wydajność przeciętna w q/ha / Medelskörd för deciton och hektar					
Szwecja / Sverige	20,3	15,6	17,7	15,9	107,7
Polska: ogółem / hela Polen	11,4	10	11,2	10,3	101,7
Pomorze	18,9	13,4	18	17	127,4

Uwaga: Według spisu w Polsce w r. 1927 i w poszczególnych latach oraz jak tabl. 1 (nr. 1 i nr. 2 — artykuł Ernesta Höijera).

4. Hodowla zwierząt domowych w Szwecji i Polsce. Antalet husdjur i Sverige och Polen.

		Szwecja Sverige	Polska: ogółem hela Polen	Polska: Pomorze
bydło / nötkreatur	sztuk/km² / antal pr. km²	60	38	23,9
z tego krowy / därav kor	% ogółu	66	.	61
owce / får	sztuk/km² / antal pr. km²	9,7	10	11,6
trzoda chlewna / svin	,,	31	23,5	29,4
konie / hästar	,,	13,2	15,2	9,9
drób / fjäderfä	,,	170	200	.

Uwaga: Jak tabl. 3.

5. Wielkość produkcji niektórych przemysłów Szwecji i Polski (r. 1929). Produktionens storlek hos några industrier i Sverige och Polen 1929.

	Szwecja Sverige (1 000 ton)	Polska Polen (1 000 ton)
surówka żel. i stopy żel. / tackjärn	524	706
stal / stål	694	1 377
miazga drzewna i celuloza / tramassa och cellulosa	2 540	109
papier i tektura / papper och papp	720	165
cement	570	1 008
superfosfaty	236	304
koks	388	2 123

Uwaga: Jak tabl. 1.

6. Handel zagraniczny Szwecji i Polski w milj. złotych dol. i procentach.
Sveriges och Polens utrikeshandel i milj. gulddollar och procent.

		Szwecja Sverige		Polska Polen		Szwecja Sverige		Polska Polen	
		1929				1933			
		import	export	import	export	import	export	import	export
		miljony złotych dolarów — Mil gulddollar							
żywizna	i.	2_{680}	—	0_{554}	—	0_{189}	—	0_{112}	—
levande djur	e.	—	1_{608}	—	25_{242}	—	0_{360}	—	2_{693}
żywność i t. p.	i.	102_{108}	—	42_{633}	—	35_{904}	—	11_{893}	—
fodermedel	e.	—	45_{024}	—	80_{270}	—	13_{002}	—	27_{601}
Surowce i półfabryk.	i.	163_{748}	—	145_{833}	—	71_{618}	—	46_{002}	—
råvaror och halvfabr.	e.	—	241_{736}	—	148_{232}	—	90_{412}	—	51_{836}
fabrykaty.	i.	209_{040}	—	160_{033}	—	81_{090}	—	34_{782}	—
fabrikat	e.	—	197_{248}	—	61_{915}	—	80_{933}	—	25_{582}
metale szlachetne . .	i.	4_{824}	—	2_{288}	—	8_{489}	—	10_{659}	—
adla metaller	e.	—	0_{804}	—	0_{102}	— r.32: 0_{719}	0_{925}	— r.32: 16_{493}	9_{874}
suma	i.	482_{400}	—	351_{341}	—	197_{290} r.32: 213_{646}	—	103_{448} r.32: 113_{210}	—
summa	e.	—	486_{420}	—	315_{761}	—	185_{638}	—	117_{586}
		Procenty z sumy bez metali szlachetnych — procent av summan utom adla metaller							
żywizna	i.	0,6	—	0,2	—	0,2	—	0,2	—
levande djur	e.	—	0,4	—	8	—	0,2	—	2,6
żywność	i.	21,6	—	12,4	—	19,2	—	12,9	—
fodermedel	e.	—	9,3	—	25.4	—	7,1	—	25,6
surowce i półfabryk.	i.	34,2	—	41,6	—	37,8	—	49.4	—
råvaror och halvfabr.	e.	—	49,7	—	47	—	48.9	—	48
fabrykaty.	i.	43,6	—	45,8	—	42,8	—	37.5	—
fabrikat . .	e,	—	40,6	—	19.6	—	43,8	—	23,8

Uwaga: Według i na podstawie „Baltic Yearbook" — jak tabl. 1 (nr. 2).

7. Wielkość procentowa wzajemnego handlu szwedzko-polskiego w okresie 1929—1934.
Procentuell storlek av handelsutbytet mellan Sverige och Polen 1929—34.

			1929	1930	1931	1932	1933	1934
Do Szwecji / Till Sverige	import	z Polski / från Polen	2	2.6	3.2	3.8	3.4	3.5
Do Szwecji / Till Sverige	export	z Polski / från Polen	3.8	4.6	4.9	5.9	5	4.6
Ze Szwecji . . . . / Från Sverige	export	do Polski / till Polen	1.1	1	0.9	0.9	0.9	1.4
Ze Szwecji . . . . / Från Sverige	import	do Polski / till Polen	1.8	1.8	2	1.9	2	2.5

Uwaga: Jak tabl. (1 nr. 2).

Wobec tego, że numer niniejszy ukazuje się w zwiększonym rozmiarze, następny numer, 24-ty, rozesłany zostanie Szan. Prenumeratorom w dniu 5 września 1936 r.



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor rozpoczął z dniem 10 sierpnia urlop wypoczynkowy; zastępuje p. Prezesa Tora urzędujący Wiceprezes, p. Feliks Kollat z Gdyni.

POSIEDZENIE RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

W dniu 11-go sierpnia odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni posiedzenie Komitetu dla spraw portowych Rady Handlu Zagranicznego przy Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, pod przewodnictwem p. Wojewody Wachowiaka, poświęcone rozpatrzeniu projektu ustawy o komercjalizacji portu gdyńskiego. Przybyłych delegatów Izb Przemysłowo - Handlowych i organizacyj gospodarczych powitał urzędujący Wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, p. Feliks Kollat, podkreślając znaczenie tych obrad dla portu gdyńskiego, oraz życząc zebranym owocnych narad. W wyniku parogodzinnych obrad ustalono ostatecznie tekst projektu ustawy o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Port w Gdyni"; projekt ten zostanie zreferowany w dniu 12 sierpnia na posiedzeniu Komisji Opinjodawczej do spraw ekonomicznych z zakresu polityki morskiej przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

POSIEDZENIE POROZUMIEWAWCZE POMORSKIEJ IZBY ROLNICZEJ I IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

W dniu 5 sierpnia br. odbyło się w Gdyni posiedzenie porozumiewawcze obu pomorskich samorządów gospodarczych: Pomorskiej Izby Rolniczej w Toruniu i Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni. Posiedzeniu przewodniczył Prezes Izby Gdyńskiej p. Stanisław Tor. Wzięli w niem udział pp. Prezes Pomorskiej Izby Rolniczej Donimirski, Wiceprezesi Izby Gdyńskiej Dr Smoleń i Dr Kasperowicz, Dyrektorzy i urzędnicy obu Izb oraz delegaci Państwowego Banku Rolnego w Gdyni i Grudziądzu. Było to drugie z kolei miesięcznych posiedzeń porozumiewawczych obu Izb, poświęcone zagadnieniom kredytowym eksportu rolniczego, sprawom udziału Pomorza w eksporcie do Niemiec oraz ustaleniu zasad współpracy obu Izb w Centralnej Komisji Przywozowej i w reorganizującej się Radzie Handlu Zagranicznego.

Następne posiedzenie obu Izb ma się odbyć w przyszłym miesiącu w Toruniu.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LIPCU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w mies. lipcu br. *627.959,8 t.* wobec 554.717 ton w mies. czerwcu br. oraz 632.390,2 ton w mies. lipcu 1935 roku.

Miesiąc sprawozdawczy po bardzo słabych obrotach w ub. mies. czerwcu wykazuje w mies. sprawozdawczym poważny 13,2%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. czerwcem br. oraz b. nieznaczny 0,7%-owy spadek w stosunku do obrotów w mies. lipcu 1935 roku.

Obroty zamorskie w okresie czasu od stycznia do lipca włącznie wykazują w roku bieżącym (4.237.044,5 ton) 2,8%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (4.121.904,3 ton).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w mies. lipcu br. złożył się przywóz zamorski — 109.480 ton, oraz wywóz zamorski — 518.479,8 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (109.480 ton) wykazuje 23,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb. (88.766,1 ton) oraz b. poważny 55,8%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1935 roku (70.267,2 ton).

Przywóz zamorski w okresie czasu od stycznia do lipca włącznie wykazuje w roku bieżącym poraz pierwszy od miesiąca marca rb. wzrost obrotów. Wzrost ten wyniósł 4.6%.

W liczbach absolutnych import zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy rb. (od stycznia do lipca) wyniósł 658.832,9 ton wobec 650.095,5 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego.

Tą korzystną zmianę w dotychczasowych obrotach importu zamorskiego spowodował rekordowy w bieżącym roku import zamorski (109.480 ton) miesiąca sprawozdawczego. Wzrost importu w miesiącu sprawozdawczym spowodowany został przedewszystkiem pozycjami: ryżu surowego — 10.360 ton (306 ton), nasion różnych — 552 ton (60 ton), owoców suszonych — 397 ton (146 ton), śledzi solonych — 2.049 ton (522 ton), przetworów chemicznych 223 ton (122 ton), farb — 57 ton (21 ton), fosforytów — 10.798 ton (7.406 ton), żużli Thomasa — 7.136 ton (brak w m. czerwcu), soli potasowej — 2.990 ton (11 ton), skór — 2.923 ton (1.943 ton), wełny — 1.190 ton (1.019 ton), odpadków wełny — 155 ton (55 ton), bawełny — 6.604 ton (6.398 ton), lnu, konopi, sizalu i in. wł. — 78 ton (29 ton), szmat — 1.227 ton (1.024 ton), papieru — 1.366 ton (1.262 ton), żelaza surowego — 795 ton (178 ton), miedzi — 831 ton (479 ton), cyny — 339 ton (112 ton), oraz maszyn, aparatów i ich części — 775 ton (677 ton). Początek „kampanji" ryżowej dał w efekcie rekordowy ładunek ryżu surowego (10.160 ton) przywieziony na jednym statku bezpośrednio z Birmy (Rangoon). Poważny wzrost przywozu surowców nawozów sztucznych łączy się znów z rozpoczęciem pracy w fabrykach nawozów sztucznych w związku ze zbliżającym się sezonem jesiennych siewów. Szereg pozostałych pozycyj importu zamorskiego świadczyłby o minimalnym wpływie zarządzeń dewizowych. Tembardziej, że nie jest liczny szereg tych pozycyj importu, które uległy obniżce w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem rb. Należą tu przedewszystkiem nasiona oleiste (740 ton w m. lipcu wobec 2.464 ton w m. czerwcu), których spadek ma swoje źródła w akcji rządowej, mającej na celu zmniejszenie importu zagranicznych nasion oleistych.

Spadek importu owoców świeżych (1.496 ton w m. lipcu wobec 2.682 ton w m. czerwcu rb.) spowodowany został sezonem na owoce pochodzenia krajowego. Pewnego wpływu zarzadzeń dewizowych należałoby prędzej szukać w spadku importu: kawy — 224 t. (764 t.), herbaty — 55 ton (80 ton), kakao — 192 ton (938 ton), oraz korzeni — 73 ton (107 ton). Poza wyżej wymienionemi pozycjami wykazały spadek: rudy różne i wypałki pirytowe 9.575 ton (11.446 ton), asfalt — 612 ton (942 ton), tran — 90 ton (223 ton), napoje alkoholowe i inne — 57 ton (89 ton), tytoń — 111 ton (329 ton), siarka — 110 ton (445 ton), garbniki — 1.203 ton (2.382 ton), odpadki bawełny — 120 ton (131 ton), przędza bawełniana — 146 ton (158 ton), juta — 1.014 ton (1.151 ton), kauczuk — 351 ton (463 ton), wyroby gumowe — 77 ton (95 ton), celuloza — 347 ton (483 ton), metale różne — 39 ton (80 ton), złom żelazny — 33.813 ton (33.968 ton), cynk — 43 ton (70 ton), wyroby żelazne i metalowe — 217 ton (2.220 ton), części wagonów i lokomotyw — 189 ton (433 ton), oraz samochody i motocykle — 79 ton (185 ton).

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego:

IMPORT (tony)

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
Nasiona różne	552	53
„ oleiste	740	2.683
ryż surowy	10.360	2.782
owoce świeże	1.496	991
owoce suszone	397	520
konserwy owocowe	6	7
orzechy i migdały	8	400
kawa	244	539
herbata	55	102
kakao	192	395
korzenie	73	47
rośliny, materjały roślinne. trzcina	37	13
żywica	372	846
śledzie świeże	425	80
śledzie solone	2.049	814
rudy różne i wypałki pirytowe	9.575	1.550
piryty	—	1
oleje	199	202
smoła i smary	6	6
asfalt	612	896
tłuszcze i oleje roślinne	392	205
tłuszcze zwierzęce surowe	1.140	1.207
tran	90	338
napoje alkoholowe i inne	57	41
tytoń	111	173
przetwory chemiczne	223	658
farby	57	83
garbniki	1.203	1.677
siarka	110	344
fosforyty	10.798	6.437
żużle Thomasa	7.136	4.500
sól potasowa	2.990	2.286
skóry	2.923	3.098
wełna	1.190	2.686
odpadki wełny	155	127
przędza wełniana	39	18
bawełna	6.604	7.129
odpadki bawełny	120	121
przędza bawełniana	146	69
len, konopie, sizal i inne włókna	78	72
juta	1.014	2.298
szmaty	1.227	999
kauczuk	351	258
wyroby gumowe	77	90
papier	1.366	1.219
papa, tektura	—	9
celuloza	347	803
żelazo surowe	795	186

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
metale różne	39	35
złom żelazny	33.813	16.252
miedź	851	1.536
cyna	359	7
cynk	43	61
wyroby żelazne i metalowe	217	244
maszyny, aparaty i części	775	341
części wagonów i lokom.	189	643
samochody, motocykle i części	79	126
różne	4.978	955
Razem	109.480	70.267

Wzrost obrotów importu zam. w miesiącu lipcu rb. w porównaniu z mies. lipcem roku ubiegłego spowodowany został pozycjami towarów masowych, jak złom żelazny, fosforyty, żużle Thomasa, rudy różne i wypałki pirytowe oraz ryż surowy. Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę przeszło 100%-owy wzrost importu złomu żelaznego, co zresztą nie zmieni stanu faktycznego spadku importu złomu żelaznego w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) roku bieżącego w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (190.273 ton w okresie: styczeń — lipiec 1936 r. wobec 206.224 ton w okresie: styczeń — lipiec 1935 r.) w przeciwieństwie do rud różnych i wypałków pirytowych, które w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń — lipiec) rb. wykazują wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (518.479,8 ton) wykazuje 11,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. czerwcem rb. (465.950.9 ton) oraz 7,8%-owy spadek w stosunku do mies. lipca 1935 r. (562.123 ton).

Wywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (od stycznia do lipca) roku bieżącego wykazuje 2,5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z rokiem ubiegłym. W liczbach absolutnych wyniesie to 3.578.211,6 ton wobec 3.491.810,8 ton w roku ubiegłym.

Wzrost eksportu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowany został przedewszystkiem pozycjami węgla eksportowego (403.350 ton w m. lipcu wobec 344.573 w ub. m. czerwcu) oraz drzewa tartego (29.297 ton w m. lipcu wobec 22.461 ton w m. czerwcu). Poza temi pozycjami wykazały wzrost: mąka ryżowa — 600 ton (115 ton), mąka — 25 ton (brak), mąka pastewna — 101 ton (brak), ryż — 691 ton (65 ton), szynki i inne pekl. — 108 ton (56 ton), bekony — 1.806 ton (1.356 ton), jaja — 2.412 ton (1.893 ton), sól — 117 ton (15 ton), makuchy — 1.727 ton (1.441 ton), soda — 62 ton (1 tona), salmiak — 53 ton (43 ton), karbid — 213 ton (194 ton), farby — 20 ton (brak), biel cynkowa — 542 ton (270 ton), sól potasowa — 276 ton (brak), skóry — 90 ton (33 ton). tkaniny — 1.025 ton (737 ton). wyroby z drzewa — 984 ton (148 ton), klepki — 165 ton (145 ton), dykty i forniery — 1.539 ton (1.108 ton), meble gięte — 529 ton (428 ton), wyroby koszykowe — 66 ton (36 ton), papier — 662 ton (642 ton), papa i tektura — 236 ton (174 ton), celuloza — 795 ton (173 ton), żelazo surowe — 102 ton (81 ton), metale różne — 135 ton (15 ton), wyroby żelazne i metalowe — 1.496 ton (956 ton), szyny kolejowe — 3.119 ton (brak), oraz cynk — 1.739 ton (1.379 ton). Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę wzrost eksportu produktów hodowlanych, jak bekony, szynki peklowane i jaja. Dobre rezultaty dają również produkty drzewa ze specjalnem uwzględnieniem dykt i fornierów. Po przeszło półrocznej przerwie miesiąc sprawozdawczy przyniósł zmianę w eksporcie szyn kolejowych. Miesiąc sprawozdawczy wnosi ponadto znaczny wzrost eksportu celulozy, stanowiącej b. poważną pozycję w ładunkach tranzytowych portu.

Do pozycyj eksportu, które wykazały spadek w m. lipcu rb. należą: słód — 2.265 ton (4.155 ton), nasiona i rośliny — 161 ton (411 ton), masło — 1.522 ton (1.682 ton), cement — 2.125 ton (2.196 ton), węgiel bunkrowy — 28.330 ton (36.593 ton), koks — 12.500 ton (16.579 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 194 ton (271 ton), przetwory mięsne — 1.171 ton (1.572 ton), cukier — 5.054 ton (7.488 ton), bawełna i odpadki — 101 ton (224 ton), bale i słupy — 210 ton (436 ton), żelazo handlowe — 4.378 ton (7.805 ton), rury żelazne i żeliwne — 2.003 ton (2.696 ton), oraz blacha cynkowa — 363 ton (595 ton). Poza nieco poważniejszym spadkiem węgla bunkrowego i koksu pozostałe zmiany in minus nie powinny budzić większych obaw. Spadek węgla eksportowego w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (od stycznia do lipca włącznie) br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (2.753.883 ton wobec 2.802.912 w roku ubiegłym) spowodowany został przedewszystkiem spadkiem wysyłki węgla do: Włoch, Jugosławji, Irlandji, Danji i Egiptu. Wzmógł się natomiast eksport węgla do: Belgji, Argentyny, Holandji, Francji i Norwegji.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego:

EKSPORT (tony)

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
Mąka ryżowa	600	813
mąka	25	1
maka pastewna	101	1.042
ryż	691	50
słód	2.265	1.274
owoce świeże	75	21
konserwy owocowe	—	1
nasiona i rośliny	161	36
szynki i inne pekl.	108	61
bekony	1.806	1.667
drób i ptactwo bite	15	23

	Lipiec 1936 r.	Lipiec 1935 r.
jaja	2.412	1.521
masło	1.522	782
cement	2.125	554
sól	117	30
węgiel eksportowy	403.350	432.546
węgiel bunkrowy	28.350	32.600
koks	12.500	14.848
oleje i parafina	2	1
tłuszcze zwierzęce	194	517
przetwory mięsne	1.171	326
cukier	5.054	10.842
napoje alkoholowe	5	2
spirytus	—	32
makuchy	1.727	917
soda	62	816
salmiak	53	7
karbid	213	138
farby	20	1
biel cynkowa	542	179
sól potasowa	276	11
saletra	—	4
skóry	90	88
tkaniny	1.025	932
bawełna i odpadki	101	173
bale i słupy	210	1.895
drzewo tarte	29.297	31.462
wyroby z drzewa	984	257
klepki	165	309
dykty i forniery	1.539	1.816
meble gięte	529	415
wyroby koszykowe	66	16
papier	662	903
papa i tektura	236	70
celuloza	795	700
żelazo surowe	102	—
żelazo handlowe	4.378	4.093
metale różne	135	126
wyroby żelazne i metal.	1.469	638
szyny kolejowe	3.119	—
rury żelazne i żeliwne	2.003	1.854
cynk	1.739	1.382
blacha cynkowa	363	851
różne	3.931	12.480
Razem	518.480	562.123

Spadek wywozu zamorskiego w m. lipcu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przedewszystkiem pozycje: węgla eksportowego, węgla bunkrowego, koksu, mąki pastewnej. drzewa tartego oraz bali i słupów. Spośród powyższych pozycyj dotychczas w okresie czasu od stycznia do lipca br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego dobre rezultaty daje eksport tarcicy oraz bali i słupów.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotu towarowego wykazuje wzrost ilości oraz pojemności tak na przyjściu, jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 395 (382) statków o poj. 423.877 (382.013) n. r. t., wyszło zaś 403 (377) statki o pojemności 427.764 (366.832) n. r. t.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. lipcu br. wyniósł 1.098,4 n. r. t. (997,4 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 33 (35) (bez barek).

Średni postój statków wyniósł 54,8 godzin (60 godzin).

Szczegółowo ilustruje ruch statków w mies. sprawozdawczym poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	statków	NRT.	statków	NRT.
Polska	59	96.298	59	90.269
W. M. Gdańsk	3	2.160	2	1.540
Anglja	23	40.887	23	37.843
Danja	57	34.798	60	37.106
Estonja	7	4.218	6	3.822
Finlandja	17	16.335	16	13.177
Francja	5	24.313	5	24.313
Grecja	7	17.829	6	17.198
Holandja	13	6.239	13	6.198
Jugosławja	1	3.750	1	3.750
Łotwa	5	5.757	5	5.757
Niemcy	40	18.307	42	20.024
Norwegja	29	25.037	32	27.270
Stany Zjedn. Am. P.	7	22.034	7	22.034
Szwecja	112	76.410	113	78.326
Włochy	8	24.543	10	30.559
Z. S. R. R.	2	4.960	3	8.578
Razem	395	423.877	403	427.764

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Polska — 1-sze miejsce, Szwecja — 2, Anglja — 3, Danja — 4, Włochy — 5, Norwegja — 6, Francja — 7, Stany Zjedn. Am. P. — 8, Niemcy — 9, Grecja — 10, Finlandja — 11, Z. S. R. R. — 12, Holandja — 13, Łotwa — 14 itd., wykazując poraz pierwszy od czasu powstania portu gdyńskiego banderę polską na pierwszem miejscu na niekorzyść Szwecji, która przesunęła się na 2-gie miejsce. Bandera włoska z 7-go miejsca w m. czerwcu przesunęła się obecnie na 5-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian, przyczem reprezentowane były bandery 17 państw wobec 18 państw w m. czerwcu.

Przesunięcie się bandery polskiej na 1-sze miejsce w ruchu statków spowodowane zostało ożywionym ruchem wycieczkowym polskich statków transatlantyckich, jak „Piłsudski", „Batory" i „Kościuszko".

Ruch pasażerów w związku z licznemi wycieczkami turystycznemi wykazuje poważny wzrost. Przyjechało bowiem 4.705 pasażerów (1.409), w tem: z Anglji — 123, Argentyny — 4, Belgji — 46, Danji — 1.607, Estonji — 2, Francji — 76, Finlandji — 35, Hiszpanji — 2, Holandji — 543, Niemiec — 8, Norwegji — 17, Rumunji — 503, Stanów Zjedn. Am. P. — 858, Szwecji — 806, oraz via W. M. Gdańsk

— 75. Wyjechało zaś 3.463 pasażerów (1.046), w tem: do Anglji — 830, Brazylji — 849, Danji — 1.411, Francji — 430, Finlandji — 4, Holandji — 1, Łotwy — 373, Stanów Zjedn. Am. P. — 487, Szwecji — 860, Z. S. R. R. — 177 oraz via W. M. Gdańsk — 21.

Ogółem ruch pasażerów w m. lipcu rb. wyniósł 10.168 osób wobec 2.455 osób w ub. mies. czerwcu rb.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LIPCU.

Statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem w lipcu b. r. 138.964,5 ton towarów, wobec 111.245 t. w lipcu 1935 roku i 81.122,5 t. w lipcu 1934 roku. Na przewozy wywozowe przypadło 95.888,5 t. towarów, wobec 76.856,5 ton w lipcu 1935 i 60.565,5 w lipcu 1934 r. Na przewozy przywozowe — 36.039 ton wobec 31.209 ton w lipcu 1935 i 16.281 t. w lipcu 1934 roku. Tranzytowych ładunków było 7.037 t. wobec 480 t. w lipcu 1935 i 2.700 t. w lipcu 1934 roku. Lipiec bieżącego roku charakteryzuje więc silny wzrost przewozów eksportowych przy nieznacznem zwiększeniu przewozów importowych.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na Żeglugę Polską przypadło 78.236 ton, na statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego 11.917 ton, na statki towarzystwa Gdynia — Ameryka L. Ż. — 3.684 ton i na Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe — 45.127,5 ton.

Przewozy Żeglugi Polskiej S. A. z 78.236 t. wobec 65.851 t. w lipcu 1935 i 38.802 t. w lipcu 1934 miały względną równowagę eksportu (38.691 t.) i importu (32.508 t.), przy 7.037 t. przewozów między portami obcemi i tranzytowych.

Linje regularne niewątpliwie rozwijają się w szybszem tempie aniżeli przewozy trampów, co widać z porównania miesięcznych dla linij regularnych i trampów z lipca bieżącego i ubiegłego roku: w lipcu br. linje regularne przewiozły 23.784 t. towarów wobec 14.631 t. w lipcu ub. roku, trampy natomiast 54.452 t. wobec 49.200 t. w lipcu ub. roku. Latem ub. roku stosunek był odwrotny: przewozy linij regularnych wzrosły zaledwie o 20% względem lipca 1934 r., podczas gdy przewozy trampów prawie się podwoiły.

Mimo, że wzrost przewozów trampów okazał się w miesiącu lipcu br. nieznaczny, ciężar gatunkowy tych przewozów ogromnie się zwiększył. Wystarczy nadmienić, że przewozy trampów w lipcu ub. roku zawierały wszystkiego 4 pozycje: 21.339 t. węgla i 2.220 t. drzewa w wywozie, 22.941 t. rudy w przywozie i 2.700 t. węgla w przewozach między portami zagranicy. W lipcu bież. roku pozycyj przewozowych jest 13, w tem 4 wywozowe, 7 przywozowych i 2 — przewozów między portami obcemi. Wywieziono bowiem: węgla 10.169 t., koksu 6.750 t., drobnicy (zbiorowa pozycja) 1.890 t., cukru 1.000 t. Przywieziono: rudy 16.803 t., tomasyny 7.136 t., lnianego siemienia 393 t., garbnika quebracho 288 t., kawy 129 t., bawełny 74 t., skór 49 t. Między portami zagranicznemi przewieziono: kukurydzy 3.474 t., węgla 2.686 t. Wyliczenie powyższe samo przez się świadczy o pomocniczej roli trampów Żeglugi Polskiej dla linij towarzystwa, co też zachodziło w rzeczywistości.

Linje Żeglugi Polskiej przewiozły eksportowych ładunków 15.271 t., wobec 8.843 t. w lipcu ub. roku, importowych 7.636 t. wobec 5.323 t. w lipcu ub. roku. Między portami zagranicy przewieziono 877 t. (VII. 1935: 480 t.)

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 11.917 t. wobec 7.287 t. w lipcu ub. r., wzrost więc przewozów na statkach tego towarzystwa, zazwyczaj nieprzekraczający 10% miesięcznej, okazał się w tym miesiącu wyjątkowo duży. Wzrost objął równomiernie wywóz i przywóz: wywieziono do Londynu i Hull 8.756 t. towarów (VII. 1935: 5.151 t.), prócz tego 54 t. na linji Gdynia — Havre. Przywieziono z Londynu i Hull 3.098 t. towarów (VII. 1935: 2.136 t.) oraz 9 t. z Havre.

Eksport do Londynu szedł przeważnie przez Gdynię: 3.693 t. (VII. 1935: 2.003 t.) i w mniejszym stopniu przez Gdańsk — 984 t. (VII. 1935: 433 t.) Do Hull przewaga eksportu via Gdynia była mniej znaczna: z Gdyni — 2.211 t. (VII. 1935: 1.076 t.), z Gdańska — 1.868 t. (VII. 1935: 1.639 t.); z liczb w nawiasach widać, że w zeszłorocznym lipcu eksport do Hull via Gdańsk nawet przeważał.

Import: przez Gdynię 2.850 t. (VII. 1935: 1.764 t.), w tem z Londynu 910 t., z Hull 1.940 t., przez Gdańsk 248 t. (VII. 1935: 372 t.) w tem z Londynu 98 t., z Hull 150 ton.

Statki Towarzystwa „Gdynia — Ameryka, Linje Żeglugowe“ wykonały w ciągu lipca 4 podróże transatlantyckie (po jednym odjeździe do N. Yorku i Buenos Aires, oraz 2 przyjazdy z Nowego Yorku), oraz 6 podróży wycieczkowych, w których wzięły udział oba motorowce i s/s „Kościuszko“, który w tym miesiącu przybył z okrężną wycieczką z Konstancy. Wycieczki cieszyły się dobrą frekwencją. Najwyższą miały: m/s „Piłsudski“ do Kopenhagi — 732 turystów i s/s „Kościuszko“ do Stockholmu — 644 turystów.

W ruchu transatlantyckim ogółem przewieziono 2.210 pasażerów (VII. 1935: 1.238 pas.), pocztę i 3.684 t. towarów (VII. 1935: 1.649 t.) Szczególnie wzrosła ilość towarów i pasażerów w kierunku zachodnim; w kierunku wejściowym ilość towarów przewiezionych się zmniejszyła. Na linji północno-transatlantyckiej był jeden odjazd (VII. 1935: również jeden) i przewieziono 506 pasażerów i 1.886 t. towarów (VII. 1935: 374 pas. i 845 t. towarów). W kierunku wschodnim było 2 przy-

jazdy (VII. 1935: również dwa), przewieziono 846 pasaż. i 424 t. towarów (VII. 1935: 864 pas. i 804 t. towarów). Na linji południowo-amerykańskiej był jeden odjazd: 858 pasażerów i 1.374 t. towarów (VII. 1935: linji jeszcze nie było).

Statki Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) odbyły w lipcu 16 podróży (lipiec ub. r. 14 podróży) i wywiozły 45.127,5 t. węgla, wobec 38.458,5 t. w lipcu ub. roku. Miesiąc lipiec br. można poniekąd nazwać rekordowym w pracy statków Polskarobu, gdyż ilość podróży, ilość przewiezionego węgla i przebyte odległości stanowią rekordy miesięcznego obrotu tych statków.

Że podróże były dalekie widać chociażby z tego, że wywóz do Norwegji na statkach towarzystwa po raz pierwszy w lipcu br. stanął z 20.485 t. przed wywozem do Szwecji — 19.032,5 t., prócz tego wywieziono do Holandji 2.810 t. i do Belgji 2.800 t. węgla.

Statki zawinęły do następujących portów: Göteborg (4 razy), Oslo (trzykrotnie), Drammen, Oxelösund, Moss, Rotterdam, Stockholm, Zeebrügge, Gävle, Tofte i Slemmestad.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	17. 8.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	19. 8.
s/s CAPELLA*	24. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	26. 8.
—		**Turku, Helsinki, Viipuri**	s/s PICKHUBEN	28. 8.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	23. 8.	**Leningrad**	s/s MEKNES*	19. 8.
s/s MEKNES*	6. 9.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	2. 9.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	17. 8.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	19. 8.
s/s CAPELLA*	24. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	26. 8.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)*	s/s KODUMAA	19. 8.
		co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	2. 9.
		Tallinn		
s/s MAGNUS	30. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	31. 8.
s/s SKJOELD	13. 9.	co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD	14. 9.
		ŁOTWA		
s/s LEANDER* lub subst. (via Bremen)	17. 8.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEANDER* lub subst.	18. 8.
s/s MINOS* lub subst.	24. 8.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	24. 8.
		Ryga		
s/s MAGNUS	30. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	31. 8.
s/s SKJOELD	13. 9.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	14. 9.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	30. 8.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 1—2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	19. 8. 2. 9.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	30. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	19. 8. 2. 9.
s/s MARIEHOLM*	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MARIEHOLM*	24. 8.
s/s MAGNUS	30. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	31. 8.
s/s SKJOELD	13. 9.	co 2 tygodnie	s/s SKJOELD	13. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	23. 8.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s TORA	26. 8.
	6. 9.	co 14 dni		9. 9.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	24. 8.
	1. 9.	co 8—10 dni		1. 9.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	31. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	31. 8.
		co 2 tygodnie		
s/s BLENDA	24. 8.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	26. 8.
	7. 9.	co 2 tygodnie		9. 9.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	24. 8.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	24. 8.
s/s LIBAN	31. 8.	co tydzień	s/s LIBAN	31. 8.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s INDALSÄLFREN	18. 8.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)*	s/s INDALSÄLFREN	18. 8.
STATEK	22. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	STATEK	22. 8.
STATEK	25. 8.	2 razy w tygodniu	STATEK	25. 8.
		Bremen		
s/s LEANDER* lub subst.	17. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEANDER* lub subst. via Ryga	18. 8.
s/s MINOS* lub subst.	24. 8.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	24. 8.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	19. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	20. 8.
	26. 8.	co tydzień		27. 8.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska)	s/s MEKNES*	23. 8.
		co 2 tygodnie		
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	30. 8.	*(Polska Agencja Morska)*	m/s PIONIER I	18. 8.
		co 2 tygodnie		1. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	23. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	23. 8.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	24. 8.
m/s BALZAC	31. 8.	co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC	31. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	24. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s JAEDEREN	31. 8.
s/s URSA	8. 9.	co 2—3 tygodnie	s/s URSA	15. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	25. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	20. 8.
s/s BALTROVER*	30. 8.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	27. 8.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	25. 8.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	20. 8.
s/s LWÓW*	30. 8.	co tydzień	s/s LUBLIN*	27. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s KATHOLM	24. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	24. 8.
STATEK	22. 8.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	22. 8.
		Bristol *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s LINDENAU	ok. 22. 8.	co miesiąc	s/s LINDENAU	ok. 22. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE lub subst.	19. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE lub subst.	19. 8.
s/s IRENE lub subst.	26. 8.	co tydzień	s/s ARIADNE lub subst.	26. 8.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	18. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	19. 8.
s/s PUCK	25. 8.	co tydzień	s/s PUCK	26. 8.
s/s NEREUS lub subst.	24. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NEREUS lub subst.	24. 8.
s/s OREST lub subst.	27. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s OREST lub subst.	27. 8.
s/s DROSSEL	25. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s DROSSEL	25. 8.
s/s BUTT	31. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	31. 8.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	19/21. 8.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	19/21. 8.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	18. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	19. 8.
s/s ŚLĄSK*	25. 8.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	26. 8.
s/s DROSSEL	25. 8.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s DROSSEL	25. 8.
s/s BUTT	31. 8.	co 10—11 dni	s/s BUTT	31. 8.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
		Antwerpja		
s/s KODUMAA	17. 8.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
s/s JÄRVAMAA	31. 8.			
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	25. 8.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	28. 8.
	8. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		11. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MEKNES*	18. 8. 1. 9.	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	22. 8. 5. 9.
s/s MAGNUS s/s SKJOELD	30. 8. 13. 9.	**Dunkerque — Havre** **La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MAGNUS s/s SKJOELD	31. 8. 14. 9.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
s/s SEVILLA	28/29. 8.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SEVILLA	28/29. 8.
STATEK	ok. 15. 9.	**Porty Sycylji** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
s/s GALLIA	28. 8.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	STATEK	ok. 27. 8.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VASALAND	4. 9.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VASALAND	7. 9.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s ANNA T	ok. 20. 8.
s/s SARMACJA m/s LEWANT	17/18. 8. 13. 9.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	s/s SARMACJA m/s LEWANT	19/22. 8. 16/18. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	31. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s BATORY*	25. 8.
m/s BATORY*	19. 9.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	3. 9.
m/s PIŁSUDSKI*	29. 9.		m/s PIŁSUDSKI*	23. 9.
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANSTATES	22. 8.		s/s ARGOSY*	20. 8.
s/s SCANMAIL	29. 8.	*(American Scantic Line)*	s/s MINNEQUA*	26/27. 8.
s/s SCANYORK	5. 9.	co tydzień	s/s SCANSTATES*	1. 9.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
s/s SEVILLA	28/29. 8.	co 2 tygodnie	s/s SEVILLA	28/29. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s KR. MARGARETA	9. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s VALPARAISO	25/28. 8.
m/s LIMA	24. 9.	co 3 tygodnie	m/s PACIFIC	20. 9.
s/s HERAKLES	19. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
s/s ORIENT	24. 8.	co 2 tygodnie	m/s BORGA l. s. pocz. września	
s/s ATLANTA	13. 9.			
		(Rothert & Kilaczycki)	STATEK pocz. września	
s/s PUŁASKI*	23. 8.	co 6 tygodni	s/s PUŁASKI*	16. 9.
	25. 10.		s/s KOŚCIUSZKO*	ok. 15. 10.
		Cape Town, Algoa Bay, East London. Lorenco Marques		
m/s HAMMAREN	28. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
m/s KAAPAREN	25. 9.	co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s HELENUS	29. 8.
—		co 3 tygodnie	s/s ATREUS	19. 9.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
m/s TOPEKA	18. 8.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TROLLEHOLM	26. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
m/s TAMPA	6. 9.	co 3—10 dni na wejściu	m/s TITANIA	16. 9.
		co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
—		co 2—4 tygodnie	—	
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 sierpnia:

s/s HERAKLES lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MEROPE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s FINLAND po węgiel, PAM.

20 sierpnia:

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku via Kopenhaga, American Scantic Line.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s UTKLIPPAN z rudą, Behnke & Sieg.
s/s MENJA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s SOLSTAD po węgiel, MEW.

21 sierpnia:

s/s SARMACJA lin. z Gdańska po ładunek do portów Lewantu, Rothert & Kiłaczycki.
s/s LYDIA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.
s/s RAGNAR po węgiel, MEW.

22 sierpnia:

m/s BATORY z Kopenhagi z powracającą wycieczką, Gd. Am. L. Ż.
s/s SCANSTATES lin. z N. Jorku via Kopenhaga, tylko dla wyładowania, American Scantic Line.
s/s MEKNES lin. z Leningradu w drodze do Havre i Southampton via Kopenhaga, PAM.
s/s LINDENAU lin. z Bristol dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s OLGA lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s HAGUE lub subst. lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s NORDBORG po drzewo, PAM.
s/s FREDERIKSBORG po węgiel, MEW.
s/s KALEVA po węgiel, MEW.

23 sierpnia:

s/s PUŁASKI lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z pasażerami i towarami, Gd. Am. L. Żegl.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładowania, Polbrit.
s/s TORA lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
m/s Erna lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s DROSSEL dodatk. linjowy z Antwerpji/Rotterdamu dla wy- i załadowania.

24 sierpnia:

s/s ORIENT lin. z Buenos Aires, Santos, Rio tylko dla wyładunku, Bergenske.
s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
m/s BATAVIA lin. wsch. norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s C. RUSS lub subst. lin. z Hamburga tylko dla wyładunku, Prowe — Bergenske.
s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HEDDA po węgiel, Bergenske.
s/s MARTHA ze złomem, Rummel & Burton.

25 sierpnia:

m/s VALPARAISO lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wy- i ładowania i po emigrantów, Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładunku, Bergenske.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadunku, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po pasażerów i ładunek do Hull, Polbrit.
s/s WILHELM RUSS lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s AALBORG po drzewo, PAM.
s/s OTTO ALFRED MÜLLER po węgiel, PAM.
s/s RAVNEDAL ze złomem, PAM.

26 sierpnia:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów zatoki Meksykańskiej (Gulfu) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s MINNEQUA lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku i Filadelfji, via Kopenhaga, Am. Scantic Line.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BERENICE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

27 sierpnia:

s/s ANDROMEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

STATEK lin. po ładunek do portów Sycylji, Bergenske.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

28 sierpnia:

s/s KOŚCIUSZKO z powracającą wycieczką, ze Stockholmu. Gd. Am. L. Ż.

m/s HAMMAREN lin. z portów południowej i zach. Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s GALLIA lin. z portów śródziemnomorskich (zachodnich) i Sycylji tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s SEVILLA lin. z portów Portugalji i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s PICKHUBEN lub subst. lin. po ładunek do południowej Finlandji, Lenczat.

s/s MIGUEL DE LARRINAGA, przeawizowany, z ryżem, PAM.

s/s FREDVILLE ze złomem. PAM.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonjalny

KRONIKA

WYŻSZA CENA ZAKUPU KAWY DLA FIRM GDYŃSKICH A NIŻSZA DLA FIRM GDAŃSKICH.

Jedna z firm gdyńskich doniosła nam o fakcie jaskrawego upośledzenia firm gdyńskich przy zakupie kawy brazylijskiej za pośrednictwem Kompanji Handlu Zamorskiego. Otóż instytucja ta zawiadomiła importerów o przydzieleniu im w tranzakcji wiązanej — naturalnie tylko tym importerom, którzy nabyli akcje tej instytucji — kontyngentu na kawę (s/s Pułaski, rejs III) i uwarunkowała zamówienie odnośnych ilości kawy przez poszczególnych importerów gdyńskich wyłącznie za pośrednictwem agenta Kompanji. Podczas, gdy firmy gdyńskie zostały zmuszone do zakupienia kawy tylko u pośrednika Kompanji Handlu Zamorskiego, firmom gdańskim pozwolono na zakup kawy bezpośrednio u załadowców lub innych dostawców. Dla firm gdyńskich dopłatę na rzecz eksportu i kosztów, związanych z tranzakcją kompensacyjną ustalono na 42% wartości kawy cif Gdynia lub Gdańsk, a dla firm gdańskich na 52%. Z ustalonej dopłaty wynikałoby, że koszt własny towaru cif winien być niższy dla firm gdyńskich, wyższy natomiast dla firm gdańskich. Okazuje się, że tak nie jest. Importerzy gdyńscy, zakupując kawę u pośrednika Kompanji Handlu Zamorskiego musieli zapłacić np. za gatunek kawy „Victoria" 7 sh. 34/10 za 50 kg kawy, podczas, gdy gdańscy importerzy przy bezpośrednim zakupie u załadowców lub innych dostawców płacili za ten sam gatunek kawy tylko sh. 29/3 za 50 kg. W ostatecznej kalkulacji koszt własny cif przedstawia się: w pierwszym wypadku sh. 34/10 równych zł 46,10 plus 42% dopłaty, t. j. 19,36 zł, czyli razem 65,46 zł, natomiast w drugim wypadku sh. 29/3 równych zł 38,60 plus 52% dopłaty, t. j. 20,07 zł, czyli razem 58,67 zł.

Z przedstawionej kalkulacji wynika, że różnica na niekorzyść firm gdyńskich wynosi 6,79 zł na 50 kg, czyli około 11,2%. Przy takiej różnicy kosztów własnych o konkurencji mowy być nie może.

Niezrozumiałe jest dla nas postępowanie Kompanji Handlu Zamorskiego, która zamiast ułatwiać rozwój handlu importowego Gdyni, znacznie go utrudnia. Apelujemy zatem do czynników miarodajnych oraz Związku Izb Przemysłowo - Handlowych o zbadanie poruszonej przez nas kwestji i wydanie odpowiednich zarządzeń, aby w przyszłości podobne fakty się nie powtórzyły.

Mamy nadzieję, że miarodajne czynniki i Związek Izb P. H. wpłyną na odnośną instytucję, aby różnica, powstała z powyższego postępowania została importerom gdyńskim zwrócona.

ZAPASY CYTRYN.

Według ostatnich obliczeń, w Gdyni znajduje się około 12.000 skrzyń cytryn, w tej ilości około 8.500 skrzyń cytryn syryjskich i około 3.500 skrzyń cytryn włoskich.

W drodze do Gdyni jest około 3.000 skrzyń cytryn włoskich, tak, że po nadejściu ich, zapas cytryn w tutejszym porcie nieco się zwiększy. W międzyczasie odpłynie jeszcze do kraju pewna ilość zalegającego towaru.

TERMIN SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ.

Przypominamy, że podania o przywóz towarów reglamentowanych na miesiąc wrzesień i październik br. winne być wnoszone do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, najpóźniej do dnia 20 sierpnia br. Podania złożone do Izby po wymienionym terminie, nie zostaną rozpatrzone przy podziale kontyngentów ogólnych, a jedynie w miarę rezerw kontyngentowych. Szczegóły dotyczące składania podań omówione zostały w specjalnym okólniku Izby.

NOWY TRANSPORT KAWY DLA POLSKI.

Statek „Pułaski", który odpłynął już z portów Ameryki Południowej wiezie dla Polski około 600 ton kawy brazylijskiej. Nadejdzie on do Gdyni około 23 sierpnia.

W tych dniach odpłynie także z portów Ameryki Środkowej s/s „Kraków", który przywiezie także pewne ilości kawy niebieskiej.

Promesy w tranzakcjach kompensacyjnych na odnośne transporty kawy zostały już wydane, wobec czego należy przypuszczać, że formalności, związane z uzyskaniem pozwolenia przywozu i przydziału dewiz na te transporty, zostaną tym razem załatwione na czas, tak, aby nadejść mająca kawa nie potrzebowała być składowana dłuższy czas w magazynach portowych w Gdyni, jak ostatnio.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Rynek towarów kolonjalnych znajduje się ciągle pod znakiem dalszych ograniczeń, jak obostrzonych zakazów przywozowych, braku odpowiedniej ilości dewiz i konieczności wiązania importu najgłówniejszych towarów kolonjalnych z eksportem.

Wiązanie eksportu z importem zaczęto stosować ostatnio na bardzo szeroką skalę. Do możliwości tranzakcyj wiązanych są wprowadzane coraz to nowe artykuły eksportowe, inny stosunek przywozu do wywo-

zu, odstępstwa od zasady kierunkowości eksportu, tak że importerzy przestają się orjentować w tych przepisach i bardzo często narażają się na niepotrzebne koszty. Naturalnie koszty te przerzucają następnie na konsumentów przy sprzedaży importowanego towaru.

Skomplikowanie importu towarów kolonjalnych powoduje nieregularną podaż towarów, pociągającą za sobą bardzo często silną zwyżkę cen.

Przedłużony w lipcu traktat handlowy z Francją przyniósł również pewne niespodzianki w postaci zniżek celnych na kilka różnych towarów nawet nieprodukowanych ani we Francji ani w Kolonjach Francuskich i przez nią niedostarczanych. Spowodowało to dla niektórych firm poważne straty, szczególnie dla tych, które w przewidywaniu zwyżki celnej, jako rzeczy całkiem możliwej, zaangażowały się w odbiorze większych ilości towarów przed terminem ekspiracji dawniejszej umowy handlowej.

W kołach importerskich zaznacza się troska o utrzymanie importu towarów kolonjalnych na poziomie chociażby tylko importu zeszłorocznego. Pierwsze bowiem półrocze bieżącego roku na skutek obostrzonych ograniczeń przywozowych, wprowadzonych ograniczeń dewizowych oraz konieczności wiązania importu towarów kolonjalnych z eksportem, przyniosło znaczny spadek przywozu, wyrażający się w niektórych artykułach od 14% do 35%.

Na niektórych rynkach zagranicznych zainteresowanie w towarach kolonjalnych nieco się ożywiło w stosunku do poprzedniego okresu. Pomimo ożywienia, ceny utrzymały się na poziomie poprzednim za wyjątkiem ceny na wanilję.

KAWA SUROWA.

W związku z podniesieniem się kosztów, związanych z uzyskaniem pozwolenia na kawę, które ostatnio przy tranzakcjach wiązanych i załatwianiu formalności z temi tranzakcjami dochodzą nawet już do 42% wartości kawy cif Gdynia, ceny na poszczególne gatunki kawy, szczególnie brazylijskiej stale zwyżkują. Za „Rio" 7 wzgl. „Victoria" 7 płaci się obecnie 4.10—4,20 zł za 1 kg za gat. „Victoria" 6 — 4,20—4,30 zł, a za gat. „Victoria" 5 — 4,35 zł za 1 kg. Za „Santos" wahają się ceny od 4,50 do 5,10 zł za 1 kg, zależnie od gatunku kawy. W kawach brazylijskich nie oczekuje się osłabienia tendencji.

W kawach niebieskich sytuacja bez zmian — ceny utrzymane na poziomie cen dawniejszych.

Na rynkach zagranicznych, sytuacja naogół bez zmian. Jedynie rynek niemiecki wykazuje ożywione zainteresowanie przy utrzymaniu jednak cen na poprzednim poziomie.

HERBATA.

Prawie zupełny brak herbaty Sumatra i Jawa i nie wiadomo kiedy nadejdą nowe transporty tych gatunków herbaty. Ponieważ popyt na te herbaty jest duży, ceny znacznie zwyżkowały. Obecnie płaci się już 15—15.50 zł za 1 kg herbaty Sumatra. O ile nie nadejdą w najbliższym czasie nowe transporty tego towaru (importerzy i eksporterzy są już w posiadaniu promes na tranzakcje wiązane) — to sytuacja w tym towarze będzie jeszcze gorsza niż obecnie. Pociągnie to za sobą niewątpliwie zwiększenie konsumpcji (zapotrzebowania) na herbatę cejlońską i w konsekwencji zwyżkę ceny także na ten gatunek herbaty. Obecnie cena na ten artykuł waha się od 16—17 zł za 1 kg, zależnie od jakości herbaty.

Na rynkach zagranicznych sytuacja bez zmian.

KORZENIE.

Rynek zagraniczny bez zmian. Na rynku krajowym nastąpił znaczny spadek ceny na cynamon, a to wskutek obniżki cła na ten artykuł. Spadek ceny wynosi około 1,— zł na 1 kg, tj. za artykuł ten płaci się obecnie tylko 8—8,50 zł za 1 kg, podczas gdy przed przedłużeniem umowy handlowej polsko-francuskiej, płacono za niego 9—9.50 zł za kg. Niektóre firmy importowe sprzedają artykuł ten nawet po cenie 7,30 zł za kg. O ile chodzi o pieprz, to i w tym artykule panuje tendencja zniżkowa. Cena na pieprz czarny „Lampong" waha się od 5,15 do 5,20 zł za kg, a na pieprz biały „Muntok" 6—6,10 zł za 1 kg. Cena na ziele angielskie zniżkowała o różnicę cła przywozowego.

Cena na wanilję zwyżkowała o około 13,50 zł na kg, a to wskutek podwyżki cła przywozowego od dnia 21 lipca br. Na rynkach zagranicznych ceny na ten artykuł również zwyżkowały. Pociągnie to za sobą niewątpliwie także dalszą zwyżkę ceny na rynku polskim.

SARDYNKI.

Ceny na sardynki zwyżkowały od 7—15,— zł na skrzynce, zależnie od gatunku i ilości ryb w poszczególnych puszkach. Zwyżka ta nastąpiła jedynie na skutek podwyższenia cła przywozowego na ten artykuł.

KONSERWY ANANASOWE.

Wskutek podwyższenia cła przywozowego na ananasy w puszkach o 100 zł na 100 kg, cena na ten artykuł zwyżkowała o różnicę cła przywozowego.

MASŁO I ZIARNO KAKAOWE.

Sytuacja w maśle i ziarnie kakaowem naogół bez zmian. Ceny utrzymane.

TRANZAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Sytuacja na rynku owocowym w Gdyni kształtowała się nadal pod znakiem słabego zainteresowania tak na cytryny jako też na pomarańcze.

Na rynkach zagranicznych popyt ożywiony, szczególnie na rynku londyńskim i hamburskim. Pomimo ożywionego tam ruchu i mocnej tendencji, w Hamburgu nie sprzedano jednak, o ile chodzi o cytryny, wszystkich ilości z powodu wygórowanych cen.

Wobec uchylenia sankcyj antywłoskich ustała całkowicie dostawa cytryn t. zw. „syryjskich". Natomiast nadchodzą już transporty cytryn włoskich. Dotychczas nadeszło do Gdyni około 3.500 skrzyń, a dalsze ilości są już w drodze. Rynek włoski, bardzo mocny w pierwszym okresie, po zniesieniu sankcyj, załamał się i ceny spadły obecnie o około 40%. Rynek

krajowy wobec dużych zapasów cytryn syryjskich i spadku cen we Włoszech zareagował także szybkim spadkiem cen powodując nieobliczalne straty dla importerów.

W magazynach gdyńskich znajduje się jeszcze przeszło 2.500 skrzyń pomarańcz hiszpańskich oraz pewna ilość pomarańcz kalifornijskich. Ostatnie sprzedaje się po 1,80 zł za kg z wolnej ręki (bez aukcji). Na pomarańcze hiszpańskie brak wogóle nabywców.

Banany sprzedaje się obecnie po cenie zł 28,— za karton 10 kg. Zwyżka spowodowana została nieregularną dostawą bananów zielonych wskutek wyczerpywania się kontyngentów jamajskich oraz skomplikowaną dostawą bananów środkowo - amerykańskich w tranzakcjach wiązanych.

W czasie od 1—10 sierpnia br. aukcje gdyńskie wystawiły do przetargu łącznie 3.677 skrz. cytryn syryjskich oraz 642 skrz. pomarańcz hiszpańskich. Z ilości tych sprzedały: 2.812 skrzyń cytryn, resztę wycofano z powodu braku nabywców.

Szczegółowy przebieg aukcyj w okresie od 1—10. VIII. przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

urządziły w tym okresie dwa przetargi.

Na aukcji w dniu 3. VIII. wystawiły 1.000 skrzyń cytryn syryjskich oraz 250 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Cytryny sprzedały wszystkie i to po cenie 48—50,— zł za skrzynkę, a pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców. Przetarg odbył się przy udziale 7 kupców.

W dniu 10. VIII. wystawiły 500 skrzyń cytryn syryjskich, sprzedały 360 skrzyń po cenie 45—50,— zł za skrzynkę. W przetargu brało udział 10 kupców.

Gdyńskie Targi Owocowe, S. A.

urządziły dwa przetargi: dnia 4 i 6 sierpnia br.

W dniu 4 sierpnia wystawiły do przetargu 1.097 skrzyń cytryn syryjskich oraz 241 skrz. pomarańcz hiszpańskich. Sprzedały 350 skrz. cytryn po cenie od 48—49,— zł za skrzynkę oraz jedną partję cytryn „Limoni“ w ilości 72 skrz. po 24,50 zł za skrz. Pozostałe ilości towaru zostały wycofane z powodu braku nabywców.

Na aukcji w dniu 6 sierpnia wystawiły 1.080 skrz. cytryn syryjskich oraz 151 skrz. pomarańcz hiszpańskich. Sprzedały 1.030 skrz. cytryn po cenie 48,— zł za skrzynkę. Pozostała ilość skrzyń cytryn oraz wystawione pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców.

W pierwszym przetargu brało udział 10 kupców, a w drugim 11 kupców.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

w powyższym okresie przetargów nie urządzały.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 września 1936 r. | NR. 24

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konwencje Brukselskie, dotyczące prawa morskiego

(Ciąg dalszy)

Brukselska Konwencja z dnia 25. VIII. 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących ograniczenia odpowiedzialności właścicieli statków morskich, zgodnie z zasadniczą myślą, z której wychodzą wszystkie systemy odpowiedzialności właścicieli statków morskich, ogranicza odpowiedzialność właścicieli statków morskich za zobowiązania, powstające w związku z eksploatacją statku, do majątku morskiego (statku i frachtu) czyli do „interesu związanego z podróżą morską“ (Interêt dans l'aventure de mer) *), przyjmując odpowiedzialność osobistą do wysokości wartości tego interesu. Nie znaczy to, że właśc. statku za wszelkie swe zobowiązania, powstałe i przyszłe, odpowiada stale tylko jedną masą majątkową (wartością statku i frachtu). Z uwagi na to, że przyczyną zobowiązania właściciela statku może być albo wypadek (accident) albo transakcja, zawarta w związku z podróżą statku, zwłaszcza umowa o przewóz, konwencja przewiduje różne masy majątkowe, któremi właściciel statku odpowiada w stosunku do niektórych wierzytelności, powstających w związku z wypadkiem lub też zgłaszanych względnie ustalanych z chwilą ukończenia podróży statku. Ponieważ wartość statku, zależnie od stanu statku oraz wahań kursu walut, ulega fluktuacjom, przeto także odnośne masy majątkowe ulegają w swej wartości wahaniom. Jeżeli naprzykład statek podczas podróży uległ dwom wypadkom i wskutek tych wypadków powstały wierzytelności odszkodowawcze w stosunku do właściciela statku, to za wierzytelności, powstałe w związku z pierwszym wypadkiem, właściciel statku odpowiada — poza frachtem — do wysokości wartości statku, istniejącej w chwili przybicia statku do pierwszego portu po pierwszym wypadku (art. 3 Konwencji). Inną masą odpowiada on w stosunku do wierzytelności, powstałych w związku z drugim wypadkiem, gdyż wartość statku w chwili przybicia statku do pierwszego portu po drugim wypadku jest inna. Do wartości statku dochodzi przyjęty przez konwencję dla wszystkich przypadków odpowiedzialności właściciela statku ryczałt frachtowy, wynoszący 10 proc. wartości statku na początku podróży. Ryczałt dolicza się do wartości statku bez względu na to, czy fracht faktycznie był zarobiony, tj. zainkasowany czy nie (art. 4).

Poszczególnym masom majątkowym, składającym się z wartości statku wraz z przynależnościami statku oraz ryczałtu frachtowego, odpowiadają różne masy wierzytelności. Nie można powiedzieć, że koncepcja różnych mas majątkowych właściciela statku, które trzeba ustalać, zależnie od wypadku i stanu statku po wypadku względnie w końcu podróży, jest szczęśliwa. Przez wprowadzenie różnych mas majątkowych, ulegających fluktuacjom co do swej wartości, sytuacja właściciela statku staje się wobec wierzycieli skomplikowana. Na nim spoczywa ciężar udowodnienia wartości masy

*) Określenie użyte na konferencji prawa morskiego w Brukseli w 1922 r. Porówn. Procès verbaux de séances de la Conf. Intern. de Droit Marit. 1922 Bruxelles Imprimérie Lesigne 1923, str. 21.

majątkowej w każdym poszczególnym przypadku, jeżeli wierzyciele się do niego zgłaszają (art. 3).

Dla każdej masy trzeba przeprowadzić osobne postępowanie ustaleniowe i podziałowe, które może być kosztowne i dla właściciela statku uciążliwe. Najwłaściwszym organem do przeprowadzenia takiego postępowania jest sąd. Niewątpliwie w stosunku do francuskiego systemu abandonowego i niemieckiego systemu odpowiedzialności rzeczowej (porówn. poprzedni artykuł), przewidujących jedną masę majątkową właściciela statku, (mianowicie substancję statku i fracht podróży), którą właściciel statku odpowiada względnie którą oddaje do dyspozycji wierzycieli przez oświadczenie abandonu, system przyjęty w konwencji nie jest — w stosunku do tych systemów — żadnem uproszczeniem, a raczej skomplikowaniem odpowiedzialności właściciela statku. Nie równoważą tej ujemnej cechy niektóre praktyczne postanowienia konwencji, w szczególności przyjęcie, w większości przypadków, granicy odpowiedzialności w postaci kwoty maksymalnej pro tonna pomiarowa statku. Dopóki właściciel statku ma tytuł własności statku, odpowiada on według systemu konwencji, zależnie od ilości podróży i wypadków, tyle razy, ile wypadków i podróży było, i to osobiście do wysokości wartości statku i ryczałtu frachtowego, obliczanej po każdym wypadku, względnie po ukończeniu danej podróży. Przy takiej odpowiedzialności możność zatrzymania statku samego przedstawia się dla niego jako korzyść wątpliwa.

Po zapoznaniu się z powyższemi ogólnemi uwagami, czytelnik łatwiej będzie mógł zorjentować się w poszczególnych postanowieniach konwencji.

Według art. 1 konwencji właściciel statku odpowiada tylko do wysokości wartości statku, frachtu (ryczałtu frachtowego) i przynależności statku (accessoires de navire) za:

1) odszkodowanie, należne osobom trzecim za szkody, wyrządzone na lądzie lub na morzu przez czyny i uchybienia kapitana, załogi, pilota i każdej innej osoby, pozostającej w służbie na statku,

2) odszkodowanie, należne za szkody, wyrządzone bądź ładunkowi oddanemu kapitanowi do przewozu bądź jakiemukolwiek innemu mieniu, znajdującemu się na statku,

3) zobowiązania, wynikające z konosamentu,

4) odszkodowania, należne z tytułu uchybień nautycznych, popełnionych przy wykonywaniu umowy,

5) obowiązek podniesienia statku, który zatonął i wszelkie związane z tem zobowiązania,

6) wynagrodzenie za ratunek i pomoc,

7) kwoty, przypadające od właściciela statku z tytułu pokrycia awaryj wspólnych.

8) zobowiązania, wynikające z umów i transakcyj, zawartych przez kapitana poza portem ojczystym, na podstawie przysługujących mu pełnomocnictw ustawowych, dla rzeczywistych potrzeb zachowania statku lub kontynuowania podróży, z tem jednak zastrzeżeniem, że potrzeby te nie mogą wynikać z niedostateczności lub wadliwości obsady statku bądź też zaopatrzenia go w żywność na początku podróży.

Jednakże w odniesieniu do roszczeń, wymienionych w punktach 1 — 5, odpowiedzialność właściciela statku nie może przekraczać sumy 8 funtów szterlingów za każdą tonnę pomiarową statku (tonnę netto).

Jak wynika z artykułu 1 konwencji właściciel statku w większości przypadków może ograniczyć swą odpowiedzialność do 8 funtów szterlingów za każdą tonnę pomiarową statku, odpowiada zaś do pełnej wartości statku i frachtu za wynagrodzenie za ratunek i pomoc, wynagrodzenie za awarję wspólną i za zobowiązania, wynikające z umów, zawartych przez kapitana poza portem ojczystym.

Do przynależności statku w rozumieniu konwencji (accessoires de navire) zalicza konwencja (art. 5) niektóre surogaty statku, mianowicie odszkodowania za nienaprawione jeszcze szkody w substancji statku.*) zwłaszcza za awarję wspólną, natomiast nie zalicza do nich odszkodowania asekuracyjnego oraz premij i subwencyj państwowych.

Przez wymienione w artykule 1 p. 4 konwencji nautyczne błędy (fautes nautiques) należy rozumieć błędy kapitana i innych członków załogi w nautycznej (techniczno - żeglugowej) obsłudze statku, naprz. spowodowanie wybuchu kotła okrętowego, obranie fałszywego kierunku podróży, spowodowanie utknięcia statku na mieliźnie. Przeciwstawieniem takich błędów są błędy w eksploatacji statku (fautes commerciales) naprz. błędy, popełniane przy umieszczaniu lub przechowywaniu ładunku na statku.

Zaznaczyć należy, że granica maksymalna odpowiedzialności 8 funt. szterl. pro tonna pomiarowa statku w przypadkach, wyliczonych w art. 1 p. 1 — 5 konwencji została wprowadzona pod sugestją prawa angielskiego. Stanowi ona normę umiarkowaną i korzystna dla właściciela statku**). W przypadkach, wymienionych w art. 1 p. 1 — 5 konwencji, ma więc właściciel statku prawo wyboru ograniczenia swej odpowiedzialności do wartości statku wraz z przynależnoś-

---

*) Jeżeli szkoda (np. uszkodzenie kadłuba statku) została naprawiona, odnośne odszkodowanie przestaje być surogatem statku.

**) „Ce forfait de 8 liv. sterl. par tonne se justifie par le fait que — en moyenne — il represente d'une façon equitable l'importance des iterets du proprietaire dans l'arenture". (Porówn. Zbiór protokułów konferencji brukselskiej z 1922 r., str. 21).

ciami i frachtu lub do 8 funt. szterl. pro tonna pomiarowa statku.

Podobnie jak w § 486 ust. 2 i § 487 kod. handl. niem. z 1897 r., art. 2 konwencji zawiera ważne postanowienia, że właściciel statku nie może się powoływać na ograniczenie swej odpowiedzialności, jeżeli sam ponosi winę szkody lub do zawarcia umowy specjalnie upoważnił lub umowę, zawartą w jego zastępstwie, potwierdził lub też, jeżeli zobowiązanie wynika z umowy o pracę członków załogi.

Ustęp 2 art. 2 traktuje o specjalnym przypadku, gdy właściciel (współwłaściciel) statku jest równocześnie kapitanem statku. W tym przypadku może on swą odpowiedzialność ograniczyć także, gdy chodzi o jego uchybienia nautyczne i uchybienia osób, pozostających w służbie na statku.

Z uwagi na zmienność wartości statku art. 3 konwencji przewiduje, że wartość ta ustala się w odniesieniu do wierzytelności, wynikających ze zderzenia statku lub innego wypadku, w chwili nadejścia statku do pierwszego portu po wypadku. Taki sposób obliczania wartości statku ma zastosowanie również, jeżeli chodzi o odpowiedzialność za wierzytelności, powstałe wskutek awarji wspólnej, wywołanej wypadkiem. W razie wydarzenia się wypadku w porcie, wartość statku ustala się według stanu statku w porcie po wypadku. Jeżeli zaś chodzi o wierzytelności, odnoszące się do ładunku lub wynikłe z umowy przewozowej lub konosamentu, wartość statku ustala się według jego stanu w porcie przeznaczenia ładunku lub miejscu, gdzie podróż została przerwana. W pozostałych przypadkach miarodajna jest wartość statku w końcu podróży (art. 3).

Z motywów natury społecznej konwencja wprowadza dodatkową odpowiedzialność właściciela statku morskiego w przypadku wywołania śmierci lub naruszenia zdrowia ludzkiego wskutek winy kapitana załogi, pilota, i innych osób, znajdujących się w służbie na statku. W stosunku do tego rodzaju poszkodowanych właściciel statku odpowiada — poza wartością statku wraz z przynależnościami i frachtem względnie w przypadkach art. 1, p. 1 — 5 konwencji poza kwotą maksymalną 8 funt. szterl. pro tonna pomiarowa — dodatkowo do 8 funt. szterl. za każdą tonnę pomiarową (art. 7).

Po ustaleniu kategoryj wierzytelności, w stosunku do których właściciel statku może powoływać się na ograniczoną odpowiedzialność, oraz po określeniu masy majątkowej względnie mas majątkowych, którem on odpowiada, przechodzi konwencja do unormowania stosunku poszczególnych grup wierzytelności do mas majątkowych, z których wierzyciele powinni być zaspokojeni, czyli do stosunku masy biernej do masy czynnej, przyczem konwencja wychodzi z trzech zasadniczych momentów faktycznych, miarodajnych dla ustalenia obu mas. Jest to: 1) chwila nadejścia do pierwszego portu po wypadku, który spowodował szkodę i wywołał roszczenia, 2) chwila nadejścia ładunku do portu przeznaczenia, gdy powstają względnie ustalają się roszczenia z tytułu niewykonania lub niedostatecznego wykonania umowy przewozowej względnie konosamentu, np. roszczenie z tytułu niewydania ładunku ze statku w takim stanie, w jakim był załadowany na statek w porcie rozpoczęcia podróży, 3) chwila ukończenia podróży statku w innych przypadkach. Jeżeli chodzi o pierwszy przypadek czyli wierzytelności, wynikające z wypadku, miarodajna jest wartość statku i frachtu w chwili nadejścia statku do pierwszego portu po wypadku. Tej wartości, t. j. masy czynnej, odpowiada ogół wierzytelności, powstałych w związku z wypadkiem, tj. masa bierna. Analogicznie kształtują się masy majątkowe właściciela statku w przypadkach 2) i 3). Z każdą masą majątkową właściciela statku, kształtującą się w momentach faktycznych, wymienionych wyżej, koresponduje masa wierzycielska, na której zaspokojenie służy masa majątkowa właściciela statku.

Co do sposobu zaspokojenia wierzycieli z odpowiedniej masy majątkowej właśc. statku art. 6. konwencji postanawia, że wszystkie wierzytelności, odnoszące się do tego samego wypadku lub w stosunku do których wartość statku ustala się (se determine) w tym samym porcie, zaspakajają się na równych prawach z sumy (concourent sur la somme), która w stosunku do nich stanowi granicę odpowiedzialności właściciela statku. **Uprzywilejowane** wierzytelności ciążące na statku i frachcie, mają jednak pierwszeństwo przed innemi wierzytelnościami. Dla stwierdzenia istnienia wierzytelności wystarczy prawomocny wyrok sądu krajowego lub zagranicznego.

Jeżeli chodzi o kolejność **uprzywilejowanych** wierzytelności, zaspakajanych z odpowiedniej masy majątkowej właściciela statku, miarodajne są postanowienia Konwencji Brukselskiej z dnia 10 maja 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich.

W przypadku odpowiedzialności właściciela statku za spowodowanie śmierci lub uszkodzenia zdrowia przez kapitana, załogę lub inną osobę, pozostającą w służbie na statku, tworzy się dodatkową specjalną masę majątkową właściciela statku, składającą się z sumy, uzyskanej z pomnożenia ilości ton pomiarowych statku kwotą 8 funt. szterl. Poszkodowani i ich następcy prawni mają prawo zaspokoić się w pierwszej linji z tej specjalnej masy. W razie gdy ta masa nie wystarczy, mogą oni co do reszty, zaspokoić się z głównej masy majątkowej (wartości

statku i ryczałtu frachtowego), odpowiadającej za wszystkie roszczenia, powstałe w związku z wypadkiem, przy uwzględnieniu jednak pierwszeństwa uprzywilejowanych wierzytelności. Postanowienia te mają zastosowanie także w razie śmierci lub uszkodzenia zdrowia pasażera. Natomiast właściciel statku odpowiada całkiem nieograniczenie za śmierć i uszkodzenie zdrowia członka załogi, spowodowane z winy kapitana, członka załogi lub innej osoby, pozostającej w służbie na statku (art. 7).

W dalszej swej treści konwencja o ograniczonej odpowiedzialności właścicieli statków morskich normuje wypadki, gdy przy istnieniu warunków ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku wierzyciel przeprowadza egzekucję bądź ze statku samego bądź z innego majątku właściciela statku. W przypadku przeprowadzania egzekucji ze statku z powodu wierzytelności, w stosunku do której właściciel może się powołać na ograniczoną odpowiedzialność, właściciel, statku może złożyć kaucję do pełnej granicy swej odpowiedzialności i spowodować uchylenie egzekucji. Z kaucji mogą się zaspokoić wszyscy wierzyciele, należący do danej grupy wierzycieli, która koresponduje z masą majątkową właściciela statku, reprezentowaną przez kaucję.

W razie przeprowadzenia przeciwko właścicielowi statku akcji sądowej w kilku sądach, jest rzeczą właściciela statku ustalić w poszczególnych sądach ilość wierzytelności i wysokość złożonej kaucji celem uniemożliwienia przekroczenia przez sądy granicy jego odpowiedzialności (art. 8).

Wbrew głównemu założeniu konwencji, że właściciel statku odpowiada za pewne kategorje wierzytelności **osobiście** do wysokości wartości majątku morskiego (fortune de mer en valeur) i do tej granicy może być przeprowadzona egzekucja z jakiegokolwiek jego przedmiotu majątkowego, a więc także ze statku, przewiduje art. 9 konwencji, że w przypadku egzekucji z innego jego majątku niż statku i frachtu może on żądać wstrzymania egzekucji z tego majątku, dopóki nie sprzeda statku i nie rozdzieli uzyskanej ceny pomiędzy wierzycieli. Względy na interes małego armatora, nie posiadającego kapitału płynnego, doprowadziły do umieszczenia w konwencji takiego postanowienia (porówn. przytoczone powyżej protokóły konfer. brukselskiej z 1922 r. str. 99, 162). Według intencji konwencji armator powinien w tym przypadku mieć możność zaspokojenia swych wierzycieli przez sprzedaż substancji swego majątku morskiego.

Wszystkie dotychczas omówione postanowienia konwencji dotyczą odpowiedzialności armatora, będącego właścicielem statku. Jednakże konwencja w art. 10 postanawia, że zasady konwencji, dotyczące ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku, mają także zastosowanie, jeżeli armator, nie będący właścicielem statku, lub też przy podnajęciu statku (t. zw. podfrachtowaniu statku, Unterfrachtvertrag) *) główny czarterujący (principal affréteur) odpowiedzialny jest z jednego z tytułów, wyliczonych w art. 1 konwencji.

Postanowienia konwencji nie mają zastosowania do statków wojennych i statków używanych wyłącznie dla celów rządowych (art. 13).

Jak już zaznaczono w poprzednim artykule, konwencja ogranicza się do ustalenia materjalnych zasad w przedmiocie ograniczenia właścicieli statków morskich, a trudne zagadnienie postępowania podziału masy majątkowej względnie mas majątkowych pomiędzy odpowiednie grupy wierzycieli pozostawia ustawodawstwom krajowym. Niewątpliwie należałoby w interesie właścicieli statków przyjąć takie postępowanie podziałowe, któreby było proste i mało kosztowne, inaczej uznawana powszechnie zasada ograniczonej odpowiedzialności właściciela statku morskiego byłaby nierealna. Powinno się także wziąć pod uwagę, czy dla polskiego armatora, — pomijając gospodarkę dewizową, wprowadzoną u nas niedawno — ustalenie odpowiedzialności w walucie złotej nie jest uciążliwe i wogóle fikcją w naszych stosunkach. Postanowienia art. 15 konwencji, że jednostki walutowe (funty szterlingów), o których mowa w konwencji, należy rozumieć jako walutę złotą (les unités monètaires s'entendent valeur or), niewątpliwie nie jest dostosowane do naszych obecnych warunków.

Powyższe uwagi omawiają w zarysie główne postanowienia konwencji. W protokóle podpisu konwencji państwa podpisujące zastrzegły sobie prawo do zmodyfikowania względnie uzupełnienia niektórych postanowień konwencji mianowicie zastrzegły sobie:

1) przyjąć przewidzianą w konwencji koncepcję ograniczonej odpowiedzialności za szkody, wyrządzone urządzeniom portowym, dokom i szlakom wodnym, oraz za koszty wydobycia statku, który zatonął, tylko na zasadzie wzajemności, przyczem granica odpowiedzialności nie może przekraczać 8 funt. szterl. za tonnę pomiarową statku, z wyjątkiem kosztów za wydobycie statku, który zatonął:

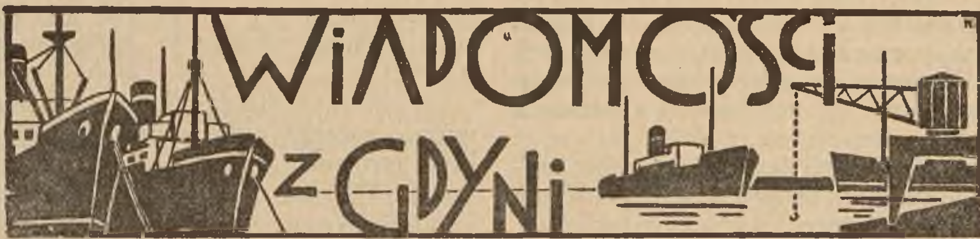
2) przewidzieć, że właściciel nieprzeznaczonego do przewozu osób statku, którego pojemność nie wynosi więcej niż 300 ton pomiarowych, odpowiada za spowodowanie śmierci lub uszkodzenia zdrowia ograniczenie według zasad konwencji, jednakże bez do-

*) Porówn. Dr Władysław Sowiński, Prawo handlowe morskie, 1935, str. 106.

datkowej, przewidzianej w art. 1 ust. 1 konwencji odpowiedzialności do 8 f. szterl. za każdą tonnę pomiarową.

Jak widzimy, konwencja zawiera szereg zasadniczych postanowień o odpowiedzialności właścicieli statków morskich. Postanowienia te posiadają ogromne znaczenie dla materjalnej i prawnej pozycji przedsiębiorstw żeglugowych. Obok przedsiębiorstw tych zainteresowane są zagadnieniem konwencji towarzystwa asekuracyjne, które przyjmują ubezpieczenia morskie, oraz przedsiębiorstwa kupieckie, zainteresowane w handlu zamorskim. Sfery te powinny wobec konwencji określić swoje stanowisko, aby ich postulaty mogły być uwzględnione — w granicach, w jakich jest to możliwe — przy obecnych pracach kodyfikacyjnych, dotyczących prawa morskiego.

Dr Władysław Sowiński.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor powrócił w dniu 22 sierpnia z urlopu i objął urzędowanie w Izbie.

WICE-PREZES IZBY DR WŁADYSŁAW SMOLEŃ, JAKO DELEGAT NASZEJ IZBY NA TARGACH W KRÓLEWCU.

Celem reprezentowania Izby naszej na otwarciu Niemieckich Targów Wschodnich w Królewcu udał się tam wice-prezes naszej Izby dr Władysław Smoleń. P. wice-prezes Smoleń wziął udział w uroczystem otwarciu Targów w dniu 23 sierpnia a następnie podejmowany był przez Prezesa tamtejszej Izby Przemysłowo Handlowej.

KONSUL KRÓLEWSKO - WĘGIERSKI W GDYNI.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej udzielił exequatur p. Władysławowi Gieysztorowi jako Konsulowi Królestwa Węgier na Gdynię i obszar województwa pomorskiego z siedzibą w Gdyni.

KONFERENCJA W SPRAWACH IMPORTOWYCH.

Dnia 21 sierpnia odbyły się w Izbie Przemysłowo — Handlowej w Gdyni konferencje poświęcone omówieniu spraw importowych. Omówione zostało mianowicie zagadnienie powstawania w Gdyni składów konsygnacyjnych, oraz rola, jaką składy te mogłyby odegrać w handlu tranzytowym. Następnie omówione zostały sprawy, związane z importem bananów oraz importem owoców świeżych. W szczególności stwierdzono niezadawalający stan rzeczy w zakresie przewozu i przeładunku owoców świeżych. Na podstawie zebranych informacyj i zgłoszonych propozycyj Izba Przemysłowo Handlowa wystąpi do władz z odpowiedniemi wnioskami, zmierzającemi do usprawnienia przewozu i przeładunku w Gdyni.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU I LIPCU BR.

W miesiącu czerwcu br. urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 10952 min. 10 z zużyciem prądu 60 871 kWh i przeładowały 159798 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bież. roku 102,5% w ubiegłym roku 89,— przyrost wynosi zatem 13,5%.

W miesiącu lipcu przepracowano godz. 11624 min. 15 z zużyciem prądu 69914 kWh i przeładowano 193029 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za ten miesiąc: w bież. roku 106% w ubiegłym roku 95,8% przyrost wynosi zatem 10,2%.

CURRENT RATE NA SIARKĘ.

Z dn. 31 lipca b.r. został ustalony current rate na siarkę w wysokości 2,— zł. od 1 tony luzem. Jak przy wszystkich innych current rate, w razie posługiwania się kranami portowemi, statek ponosi połowę kranowego.



WIELKIE PORTY PÓŁNOCNO-ZACHODNIE KONTYNENTU EUROPY W PIERWSZEM PÓŁROCZU 1936 ROKU.

Ruch okrętowy i towarowy w trzech przodujących portach północno - zachodnich kontynentu Europy w pierwszem półroczu b. r. charakteryzował się dość znacznym wzrostem, co w pierwszym rzędzie przypisać należy ożywieniu w ciężkim przemyśle północno - zachodniej Europy i w pierwszym rzędzie Niemiec. Z trzech tych portów: Rotterdamu, Hamburga i Antwerpji, Rotterdam przecież doznał największej zwyżki obrotów tonażu i towarów, a jest to port przedewszystkiem przeładunku towarów masowych i pracuje w sposób naturalny dla zagłębia Ruhry. Antwerpja wprawdzie umiała zapewnić sobie dużą część transportów surowców dla Niemiec zachodnich, jednakże wzrost ruchu masowych ładunków, mimo odciągania rudy na Antwerpję i Emden i mimo forsowania eksportu na porty niemieckie ze strony rządu Niemiec dał Rotterdamowi rekordową zwyżkę obrotów towarowych o 2,1 mil. ton w półroczu, podczas gdy przyrost w Antwerpji wyniósł 1,4 mil. ton, w Hamburgu 1,1 mil. ton.

Jeszcze nie tak dawno — gdyż w pierwszem półroczu 1935 roku Rotterdam stał pod względem ruchu tonażu na trzeciem miejscu — po Hamburgu i Antwerpji. Był to okres konjunkturalnej zwyżki ruchu w Antwerpji na skutek dewaluacji belga w kwietniu 1935 roku i wobec działania korzystnych skutków umów z Niemcami na dostawę rud via Antwerpja. W pierwszem półroczu b. r. natomiast przypadł w czerwcu dwutygodniowy strajk portowy, którego skutkiem musiało być obniżenie ruchu półrocznego conajmniej o 10 proc.

Oto liczby porównawcze dla trzech portów:

Ruch okrętowy na wejściu
(w miljonach netto rej. ton)

I półrocze	1936	1935	1934
Rotterdam	10.0	8.7	8.5
Hamburg	9.5	9.0	9.0
Antwerpja	9.3	8.8	8.5

Przewaga Rotterdamu występuje znacznie wyraźniej, jeśli się weźmie pod uwagę sam ruch towarowy:

Wejście i wyjście towarów
(w mil. ton metr.)

I półrocze	1936	1935	1934
Rotterdam	15.0	12.9	12.5
Hamburg	11.0	9.9	9.8
Antwerpja	10.6	9.2	8.8

Ciekawie się przedstawia również zestawienie samego tylko importu w trzech wielkich portach:

Wejście towarów (w mil. ton)

I półrocze	1936	1935	1934
Rotterdam	8.6	7.7	7.9
Hamburg	7.6	6.8	6.8
Antwerpja	5.7	4.6	5.1

Jak widać Hamburg stale pozostaje wybitnie importowym portem nie zbliżając się wcale do równowagi frachtów na wejściu i wyjściu, podczas gdy równowaga ta wyraźnie istnieje w Antwerpji i Rotterdamie, w dużej mierze dzięki niemieckim ładunkom eksportowym.

Pod względem eksportu gotowych artykułów na pierwszem miejscu daleko przed pozostałemi portami stoi Antwerpja, jak to widać z następującego zestawienia:

I półrocze 1936:	(w tys. ton metr.)
Antwerpja	2.076
Hamburg	982
Rotterdam	551

Zaznaczyć jednakże należy, że wywóz ten w ostatniem półroczu względem odpowiedniego okresu ub. roku w Antwerpji się nieco zmniejszył, w Hamburgu i Rotterdamie — zwiększył się.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ SZWEDZKI I KSZTAŁTOWANIE SIĘ FRACHTÓW W ŻEGLUDZE SZWEDZKIEJ.

Z końcem pierwszego półrocza b. r. z całego tonażu szwedzkiego unieruchomionych zostawało zaledwie 3 statki o pojemności łącznej 13.371 T.R.B., gdy w tym samym czasie roku zeszłego było unieruchomionych 19 statków o pojemności 41.732 T.R.B.

Tak pomyślny stan żeglugi szwedzkiej stoi w bezpośredniej zależności od wzrostu obrotów w szwedzkim handlu zagranicznym, jaki się okazał w pierwszem półroczu b. r.

W związku z tem również pomyślnie kształtowały się frachty morskie w żegludze szwedzkiej. Przyjmując za 100 wskaźnik z roku 1913, otrzymujemy za I półrocze b.r.

ogólny wskaźnik frachtów dla wszystkich grup towarów — 109, wobec 103 na 1 kwietnia b. r. Frachty w żegludze krajowej dały wskaźnik 96 wobec 89 w kwietniu, a frachty w żegludze zagranicznej 122 wobec 121 w kwietniu. Dla głównych towarów eksportu jak drzewo wskaźnik frachtowy wyraził się w liczbie 119 wobec 117 w kwietniu, dla masy papierowej 125 (bez zmiany w stosunku do kwietnia. Dla głównego artykułu importu — węgla wskaźnik był 85 wobec 77 w kwietniu.

PODNIESIENIE TARYFY ZA KLAROWANIE W PORTACH SZWEDZKICH.

Wejściowo — wyjściowe opłaty, czyli tak zwane opłaty „za klarowanie" statków zostały podwyższone we wszystkich szwedzkich portach począwszy od dnia 1. VII. 1936. Sposób obliczania pozostał bez zmiany: stawki kalkulowane są na tony netto szwedzkie które są nieco mniejsze od angielskich ton rejestrowych. Podniesione zostały lekko stawki na taką szwedzką tonę rejestrową oraz stawki na towar za lub wyładowany. Stawki za wejście lub wyjście w ruchu zagranicznym obliczane są obecnie a) za tonaż okrętowy:

dla statków do 200 n.r.t. 7 öre za n.r.t., od 200 do 600 n.r.t. po 3,5 öre, od 600 do 1.000 n.r.t. po 2,1 öre, od 1.000 do 1.500 n.r.t. po 1,5 öre za n.r.t, i t. d.

b) za towar za — lub wyładowany — w partjach do 400 tons 6,8 öre za tonę, za partje od 400 do 1.200 tons po 4,8 öre za tonę, od 1.200 — 2.000 t. po 2,6 öre ,od 2.000 do 3.000 t. po 1,9 öre za tonę i t. d.

Przy kalkulacji stawek opłat dla drzewa standard liczony jest za 2,5 tony.

Dla statków, odchodzących bez ładunku do zagranicznego portu via port szwedzki, stawki wynosić mają połowę powyższych.

Dla statków, ładujących częściowy ładunek w dwóch lub więcej portach Szwecji 50-procentowa stawka na n. r. t. pobierana jest gdy statek wchodzi z innego szwedzkiego portu celem ładowania: jeśli statek wyładowuje w dwóch lub więcej portach szwedzkich 50 procentowa stawka jest pobierana na wyjściu od statku udającego się do innego szwedzkiego portu.

PRZYSTAŃ DLA STATKÓW OCEANICZNYCH W KARLSHAMN.

Szwecja dotąd miała przystanie dla cumowania statków oceanicznych tylko w Göteborgu i Stockholmie. — Obecnie, wobec otwarcia nowego nabrzeża w Karlshamn, port ten staje się trzecim portem głębokowodnym Szwecji dla obsługi wielkich statków przy linji nabrzeża.

Otwarte w końcu sierpnia nabrzeże ma na długości 150 metrów głębokość 10 metrów. Koszty budowy wypadły okrągło po 4.000 kor. za metr bieżący tego nabrzeża.

Karlshamn, w powietrznej linji jest jednym z najbliższych do polskiego wybrzeża szwedzkich portów.

Sprawy celne, importowe i eksportowe

ZNACZENIE RYNKU MAROKKA FRANCUSKIEGO DLA EKSPORTU Z POLSKI.

W dniu 21 sierpnia br. bawił w Gdyni wice - konsul RP. w Marokko francuskiem, p. Radziwanowski i odbył szereg konferencyj w Izbie Przemysłowo Handlowej w Gdyni z przedstawicielami tutejszych firm, zainteresowanych w wywozie i transporcie do Marokka.

Podając ogólne informacje o rynku marokkańskim p. Konsul zaznaczył, że jest to rynek pojemny i wypłacalny.

P. Konsul podkreślił jako rzecz ważną posiadanie przez firmy eksportujące własnych agentów w Marokku. Rynek powinien być opracowywany systematycznie przez osoby znające tamtejsze stosunki a nie „na ślepo", przez bezpośredni kontakt eksportera z importerem. Pamiętać należy o tem, że na rynku marokkańskim istnieją dwa rodzaje konsumentów: 5 miljonów tubylców i 230 tysięcy Europejczyków.

Przechodząc do ogólnych danych statystycznych dotyczących Marokka, widzimy, że bilans handlowy Marokka kształtuje się stale ujemnie.

Poniższa tabela ilustruje dostatecznie wyraźnie obroty handlowe Marokka:

IMPORT:

Rok 1929 — 2.547 milj. fr. fr.
Rok 1933 — 1.523 milj. fr. fr.
Rok 1934 — 1.320 milj. fr. fr.
Rok 1935 — 1.139 milj. fr. fr.

EKSPORT:

Rok 1929 — 233 milj. fr. fr.
Rok 1933 — 600 milj. fr. fr.
Rok 1934 — 667 milj. fr. fr.
Rok 1935 — 621 milj. fr. fr.

Zmniejszenie się w roku 1935 importu do Marokka pozostaje w ścisłym związku z posuniętą naprzód rozbudową gospodarczą kraju.

Rozbijając cały import marokkański na poszczególne pozycje można powiedzieć, że w tym dziale zajmują pierwsze miejsca:

I. Towary fabrykowane:
- a) tkaniny bawełniane,
- b) samochody,
- c) obuwie skórzane i gumowe,
- d) mydło,
- e) zapałki.

II. Produkty roślinne:
- a) cukier trzcinowy,
- b) herbata (zielona),
- c) drzewo piłowane i budulcowe,
- d) oleje spożywcze,
- e) likiery,
- f) ziemniaki,
- g) tytoń.

III. Produkty mineralne:
- a) benzyna,
- b) żelazo konstruktywne,
- c) tłuszcze smarowe,
- d) cement.

IV. Produkty zwierzęce:
- a) ser,
- b) masło,
- c) mleko naturalne i skondensowane,
- d) przetwory mięsne.

Polska eksportowała do Marokka w roku 1935 77 artykułów na ogólną sumę ca 8 milj. fr. fr. Eksport ten ma stałą tendencję zwyżkową i tak:

w r. 1933 wynosił 3.144 to, na ogólną sumę 3.850.000 fr. fr.
w r. 1934 wynosił 3.289 to, na ogólną sumę 4.434.000 fr. fr.

Jeżeli chodzi o import z Marokka, to:
w roku 1934 wynosił on 2.992.000 fr. fr.
w roku 1935 wynosił on 3.000.000 fr. fr.

Polska głównie sprowadza z Marokka:
włókna roślinne (trawa morska)
fosforyty,
sardynki,
gumę (do fabrykacji płótna białego)
groch i wreszcie wyroby artystyczne marokkańskie.

Powracając raz jeszcze do eksportu z Polski zaznaczyć wypada, że ma on duże pole do rozwoju, a to dzięki już wprowadzonym towarom, które cieszą się dobrą opinją i dużym popytem (np. dykty, pantofle gumowe, po raz pierwszy wprowadzone do Północnej Afryki właśnie przez Polskę.)

Momentem, mającym bezwzględnie duże znaczenie dla pomyślnego dalszego rozwoju wymiany polsko - marokkańskiej byłoby zdaniem p. Konsula, zaprowadzenie stałej linji żeglugowej Gdynia — Casablanca.

Wspomnieć wypada jeszcze o cłach. Mają one w Marokko charakter jedynie fiskalny i wynoszą 12 i pół proc. ad valorem. Dodatkowe specjalne opłaty pobierane od importu są niewielkie i wynoszą od 25 cent. do 40 fr. od 1 quintala. Jedynie takie artykuły jak spirytus, cukier, nafta — podlegają wzmiankowanym opłatom. Dla orjentacji można podać, że spirytus opłaca 8 fr. od litra, a cukier 1 fr. od kilograma.

Należy podkreślić, że Marokko jest otwartym rynkiem, nie istnieją tam żadne ograniczenia importowe. Stosowana jest zasada t. zw. „égalité èconomique".

WARUNKI EKSPORTU DRZEWA DO SZWAJCARJI.

System reglamentacji handlu zagranicznego obowiązujący w Szwajcarji uzależnia jak wiadomo przywóz niektórych artykułów z zagranicy od zakupu analogicznych produktów rodzimych w ustalanym każdorazowo stosunku. Importer, który nie wykaże się dokonaniem zakupu towarów krajowych, traci możność uzyskania pozwolenia przywozowego.

Podobny system obowiązywał w zakresie reglamentacji przywozu drewna, przyczem udzielenie pozwolenia związane było z procentowym udziałem importera w zakupach drewna krajowego. System ten jednak okazał się w swych skutkach niewłaściwym i uległ zmianie. Obecnie import drewna zagranicznego uzależnia się od procentowego udziału (4:1) importerów i fabrykantów w wywozie drewna pochodzenia szwajcarskiego do krajów sąsiednich. Wywożone jest drewno gorszych gatunków, które w ten sposób ma odciążyć rynek wewnętrzny i pokryć częściowo straty, mogące wyniknąć z konkurencji zagranicznej.

W celu ułatwienia eksportu powstała w Szwajcarji specjalna organizacja, która pośredniczy w eksporcie drewna pochodzenia szwajcarskiego.

Rozporządzenia powyższe nie obejmują dykt i fornierów, dla których wywóz jest nadal uzależniony od dokonania przez importerów zakupów na rynku wewnętrznym.

WARUNKI ZBYTU GRZYBÓW SUSZONYCH W STANACH ZJEDN. A. P.

Popyt na grzyby w Stanach Zjednoczonych jest znaczny, w roku 1935 importowano 550,640 funtów grzybów, z czego dostarczyły: Polska 198.618 funtów, Japonja 132,398 funtów, Francja 72,129 funtów, Włochy 35,869 funtów, Czechosłowacja 30.305 funtów, Jugosławja 24,183 funtów.

Główny sezon importu trwa od października do kwietnia.

W handlu znajdują się grzyby różnych gatunków, a tem samem ceny nie są jednolite. Przedewszystkiem cena zależy od wyglądu towaru, stanu konserwacji i zasuszenia. — Przy odsprzedaży hurtownikowi przez importera grzyby krajane w plasterki (sliced), (bez nawlekania na wianki), osiągają obecnie 1-szy gatunek 75-80 U. S. A. centów za funt,

2-gi gatunek 65-70 cts. Zapotrzebowanie na czapeczki jest bardzo małe. Towar wiankowy, na sznurku, kupowany jest przez importerów po cenie 6-7 złotych za kg. cif New York.

Opakowane są grzyby w skrzyniach drewnianych lekkich, (przeważnie z dykty klejonej), wykładanych grubym papierem. Grzyby lepsze krajane w płatki, są pakowane w skrzynie wagi 50-60 kg.

Cło wynosi 45% ad valorem plus 10 centów od funta, natomiast od grzybów w konserwach cło zniżono z dniem 15 czerwca b. r. na 25% ad valorem plus 8 centów od funta. Trudności celne polegają na tem, że władze amerykańskie wymierzają nieraz cło od wartości przez siebie ustalonej, wyższej aniżeli faktura, przyczem towar nieodpowiedni może być skonfiskowany i zniszczony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 LIPCA DO 7 SIERPNIA 1936 R.

AUSTRJA. Wprowadzone zostały z natychmiastową mocą obowiązującą zakazy przywozu m. in. przędzy bawełnianej wigoniowej i odpadkowej, przędzy zgrzebnej, papieru słomkowego, papierów kolorowych, waty celulozowej, papieru drukarskiego, szkła oświetleniowego, kamieni budowlanych, płyt posadzkowych, cegieł, blach i płyt (poz. 369) oraz kazeiny.

W myśl układu dodatkowego z Czechosłowacją wchodzą w życie zniżki stawek celnych, m. in. na nici bawełniane, odpadki wełniane, serwety, płyty posadzkowe i cegły, w taryfie czechosłowackiej m. in. na bydło, pasze, przędzę papierową, blachę żelazną, drut, lokomobile, aparaty radjowe i telefoniczne i t.p.

Z dniem 1.VIII.36 weszły w życie zmiany taryfy celnej (nowela celna) m. in. na ryby, terpentynę, asfalt, wyroby plecione, szkło, porcelanę, potaż, żrący, żelatynę, krochmal ryżowy.

BUŁGARJA. Na listę towarów wolnych od cła wprowadzono żelazo sztabowe, walcowane lub ciągnione potrzebne do produkcji gwoździ do podków.

DANJA. Z dn. 1.VIII.36 weszły w życie nowe opłaty przy imporcie zbóż słodu i strączkowych, zniżone w stosunku do dotychczasowych.

Rozszerzona została lista towarów, podlegających przy imporcie z Anglji obowiązkowi załączania świadectw pochodzenia.

FRANCJA. Parlament przyjął w dn. 30.VII.36 projekt ustawy o upoważnieniu rządu do wprowadzenia w życie w drodze dekretów zmian taryfy celnej, dopłat celnych i opłat importowych.

Według zarządzenia z dn. 26.VII.36 na II półrocze 1936 nie będą przewidziane kontyngenty na tłuszcze roślinne służące do produkcji tłuszczów jadalnych.

INDJE HOLENDERSKIE. Przedłużone zostało kontyngentowanie przywozu papieru pakowego na okres 23.VII.36 do 22. VII.37 oraz patelni żelaznych na okres 1.VIII. 36 do 31.VII.37.

50 proc. podwyżki stawek celnych mają być utrzymane również na rok 1935.

NORWEGJA. Wprowadzony został od dn. 1.VIII. 36 zakaz wywozu ryb solonych.

PALESTYNA. Ogłoszone w dn. 23.VII.36 zarządzenie wprowadza zwolnienie od cła dla przywozu artykułów pomocy naukowych.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Z dn. 31.VII.36 weszła w życie podwyżka cła na zamki błyskawiczne i ich części.

Z dn. 9.VIII. 36 wchodzi w życie podwyżka cła na proszek bielący o minimalnej zawartości 62 proc. chloru.

Rozważana jest sprawa podwyżki cła na stożki kapeluszowe, berety i kapelusze.

Cło na rękawiczki wełniane importowane do Stanów Zjednoczonych wynosi 40 cent. od funta i 35 proc. od wartości na rękawiczki o wartości poniżej dol. 75 za tuzin i 50 cent. od funta i 50 proc. od wartości na rękawiczki o wartości powyżej dol. 75 za tuzin.

Proklamacją Prezydenta Stanów Zjednoczonych z 21 lutego 1936 roku cło na rękawiczki wełniane zostało podwyższone z dniem 22 marca 1936 r. w ten sposób, że cło na rękawiczki wełniane o wartości nie wyżej jak dol. 1.75 za tuzin podwyższa się z 40 c. od funta i 35 proc. od wartości ustalanej na podstawie ceny zagranicznej na 40 cent. od funta i 35 proc. od wartości ustalonej na podstawie ceny sprzedażnej podobnych artykułów na rynku krajowym.

SZWECJA. Zmiany stawek celnych objęły skórki królicze i zajęcze, jumpry, bluzki i t.p.

WIELKA BRYTANJA. Wprowadzona została podwyżka stawek celnych na elektryczne lampy do rowerów oraz lampki kieszonkowe.

WŁOCHY. — Podatek obrotowy pobierany przy imporcie drewna zagranicznego wynosi na drugie półrocze 1936: kłody ociosane — 0,85 lirów od 1q. nieobrobione lub ociosane drewno — 0,70 lirów, deski 4 m. lub więcej, kantówki — 1.20 lirów, deski poniżej 4 m. — 0,90 lirów od 1 q.

Zgodnie z zarządzeniem Min. Finansów towary abisyńskie mają przy imporcie do Włoch korzystać ze zniżek przysługujących importowi z kolonij włoskich.

Podsekretarjat dla Wymiany i Walut wydał zarządzenie upoważniające do wywozu z Włoch wełny farbowanej i czesanej.

Wiadomości importowe i eksportowe

Instytut posiada adresy firm szwedzkich, zakupujących różne przedmioty z wikliny. P/20370/49/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/20360/49/Sz.

Firma w Chinach interesuje się importem z Polski preparatów farmaceutycznych. P/19709/47/Ż.

Firma angielska poszukuje dostawców szklanych lamp. Fotografje do obejrzenia w Instytucie. P/20039/50/Ż.

Firma angielska poszukuje kontaktu z polskiemi wytwórniami branży chemicznej. P/200/Ż/Zn.

Firma w Algierze poszukuje fajansów sanitarnych w Polsce. P/20245/65/Ż.

Firma w Helsingforsie interesuje się importem artykułów biurowych z Polski. P/20363/61/Ż.

Firma syryjska pragnie otrzymać ofertę z Polski na gumę do podwiązek. P/19607/64/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

—O—

Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami polskimi. Firma interesuje się towarami wszelkiego rodzaju, szczególnie zaś artykułami drobnemi, mogącemi służyć jako premje przy sprzedaży oraz prezenty.

Bliższych informacyj udzieli referat eksportowy naszej Izby.

Sprawy podatkowe

OKÓLNIK MINISTERSTWA SKARBU Z DNIA 10 SIERPNIA 1936 R. W SPRAWIE ZWALNIANIA OD PODATKU OBROTOWEGO PRZEDSIĘBIORSTW, EKSPORTUJĄCYCH DREWNO.

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 46 poz. 339) zwalnia od podatku przemysłowego od obrotu obroty przedsiębiorstw przemysłowych, osiągnięte z eksportu wyprodukowanych przez nie półfabrykatów i gotowych wyrobów drzewnych dokonanego przez krajowych eksporterów drewna drogą morską za pośrednictwem krajowych lub gdańskich firm ekspedycyjnych, trudniących się zawodowo ekspedycją.

Za krajowego eksportera drewna uważa się krajowe przedsiębiorstwa handlowe, zakupujące od przedsiębiorstw przemysłowych na własny rachunek półfabrykaty lub gotowe wyroby drzewne w celu wyeksportowania poza granice celne Rzeczypospolitej.

Powyższe zwolnienie przysługuje przedsiębiorstwom przemysłowym z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) w odniesieniu do obrotów eksportowych, dokonanych od dnia 1 września 1936 r. pod warunkiem:

1) prowadzenia prawidłowych ksiąg handlowych,
2) przedstawienia dowodu zawarcia transakcji z krajowym eksporterem drewna w sprawie eksportu półfabrykatów lub gotowych wyrobów drzewnych poza granice celne Rzeczypospolitej,
3) wykazania, iż przeznaczone na eksport półfabrykaty i gotowe wyroby drzewne zostały wysłane bezpośrednio pod adresem krajowego lub gdańskiego przedsiębiorstwa ekspedycyjnego,
4) złożenia zaświadczenia krajowego lub gdańskiego przedsiębiorstwa ekspedycyjnego, trudniącego się zawodowo ekspedycją morską, stwierdzającego, iż otrzymane transporty zostały załadowane na statek i wywiezione poza granice celne Rzeczypospolitej oraz zawierającego numery otrzymanych wagonów ze wskazaniem ilości i rodzaju materjałów drzewnych, datę nadejścia wagonów, datę załadowania na statek i nazwę statku.

UDAWADNIANIE WPŁYWÓW Z TARGÓW DZIENNYCH.

Przy prowadzeniu ksiąg handlowych największą trudność sprawia udowodnienie wpływów z targów dziennych; w szczególności trudność ta powstaje w tych przedsiębiorstwach, gdzie wskutek wielkiej ilości artykułów, wielkiej ilości drobnych transakcyj jest rzeczą technicznie niemożliwą, ażeby ekspedjent na bloczku kasowym wypisywał ilość i jakość sprzedawanego towaru.

Kupcy prowadzą księgi handlowe przeważnie w ten sposób, że targ dzienny udawadniają albo bloczkami kasy National, albo też t. zw. wykazami targów dziennych, w których zapisywana jest oddzielnie każda transakcja ze wskazaniem jedynie sumy tej transakcji.

W pewnym konkretnym wypadku powstał spór pomiędzy kupcem — podatnikiem a władzą skarbową, która uznała księgi prowadzone przez kupca za nieprawidłowe z tego powodu, iż kupiec nie przedstawił dowodów na sprzedaż towarów, wyszczególniających ilość i rodzaj sprzedanego towaru. Spór oparł się o NTA., który w wyroku L. rej. 4968/33 nie podzielił w zupełności stanowiska władzy skarbowej wyjaśniając, że zestawienie utargów dziennych, jako dowody książkowe w przedsiębiorstwie detalicznej sprzedaży, nie muszą obejmować wszystkich danych poszczególnych transakcyj, a w szczególności danych, dotyczących ilości i rodzaju sprzedanych towarów.

W ten więc sposób wykaz targu dziennego, w którym zaznaczone będą poszczególne transakcje tylko w ogólnej sumie każdej transakcji, uznane być powinny za dostateczny i miarodajny dowód, stwierdzający targ dzienny. Wykaz targu dziennego powinien być przez kupca podpisany.

SKUTKI NIEPRAWIDŁOWEGO PROWADZENIA KSIĄG HANDLOWYCH.

Przy badaniu ksiąg handlowych dla celów wymiaru podatku obrotowego wzgl. dochodowego stwierdzane są często tego rodzaju usterki, które w zasadzie nie mają wpływu na ustalenie podstawy wymiaru tego podatku a więc na określenie wysokości obrotu czy dochodu, ale które jednak z punktu widzenia zasad buchalterji stanowią o nieprawidłowości tych ksiąg.

W związku z tem wyłoniło się zagadnienie, czy tego rodzaju usterki mogą powodować uznanie ksiąg za nieprawidłowe przez władze skarbowe.

Najwyższy Trybunał Administracyjny wyjaśnił, że nawet w tym wypadku, jeżeli wskutek stwierdzonej usterki interes skarbu państwa nie jest na żadne szkody czy straty narażony, to jednak książki muszą być uznane za nieprawidłowe, ponieważ kwestja prawidłowości formalnej i materjalnej ksiąg handlowych nie pozostaje w żadnym związku przyczynowym z zagadnieniem czyjejś szkody lub krzywdy materjalnej z powodu wadliwego sposobu prowadzenia rachunkowości kupieckiej.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

Czy odległość wód dla połowów morskich jest przeszkodą w rozwoju przemysłu śledziołówczego?

III.

W poprzednich artykułach rozważyliśmy warunki rozwoju polskiego przemysłu śledziołówczego. Szeregiem niżej przytoczonych przykładów pragniemy udowodnić, że odległość wód dla połowów śledzi nie jest dla przedsiębiorstw polskich zjawiskiem wyjątkowem.

Jednym z przykładów jak duża odległość miejsc połowów od bazy wyjściowej nie wyklucza jeszcze rentowności daleko - morskich połowów, może być eksploatowanie przez Francję wód północno — zachodnich Atlantyku w okolicach wysepek St. Pierre i Miquelon, znajdujących się w pobliżu Nowej Funlandji i odległych od portu wyjściowego L' Orient, położonego na zachodniem wybrzeżu Francji, o około 3000 mil. Połowy te trwają już od dawna i nie są zarzucane mimo, że Francja ma pod bokiem bogate tereny Morza Północnego i Śródziemnego, a porty rybackie Północnej Ameryki i Nowej Funlandji, znajdując się w pobliżu terenów łownych wysepek St. Pierre i Miquelon stanowią pozornie groźną konkurencję.

Ciekawym przykładem jest również eksploatacja Morza Berenca przez Anglję i Niemcy. Odległość od portów wyjściowych Anglji (np. Hull) i Niemiec (Altona) do Morza Berenca wynosi około 1700 mil, zaś północno wschodnie porty Norwegji i Finlandji oddalone są tylko o 150 — 200 mil od centrum Morza Berenca, a bazy wyjściowej rosyjskiej flotylli rybackiej na wybrzeżu murmańskiem, położone są jeszcze bliżej.

Mimo tak dużej odległości i konkurencji Norwesko — Rosyjskiej, Anglja (bez Szkocji) złowiła tylko na Morzu Berenca w 1932 r. ok. 27.000 ton ryb, a Niemcy około 26.000 ton, gdy tymczasem całkowite połowy Polski, przybrzeżne i dalekomorskie w 1932 r. wyniosły około 9.000 ton.

W dziale rybołówstwa śledziowego pouczającym przykładem przezwyciężania odległości są połowy śledzi przy północnych brzegach Islandji, gdzie idealne wprost warunki, jeżeli chodzi o odległość, posiadają porty rybackie tej wyspy, mające tereny łowne przy samym prawie brzegu. Bardziej upośledzone pod tym względem są już Szkocja i Norwegja, odległe od północnych brzegów Islandji o ok. 850 — 890 mil, a już zdawałoby się, że zupełnie bez szans Finlandja, bardziej odległa od Islandji niż Polska i mająca z Helsingforsu do wód islandskich około 1700 mil. Tymczasem, jak to wykazują ścisłe dane „Bulletin Statistique des Pêches Maritimes" z 1932 r., w roku tym Finlandja, posługując się okrętem - matką, zajmowała trzecie miejsce w połowie śledzi islandskich po Islandji i Norwegji, łowiąc 5.470 ton tych śledzi i plasując się przed Szkocją, która także złowiła tylko 1,512 ton, mimo, że odległość jej od miejsc połowów jest o blisko 800 mil krótsza.

Przykład ten jest tem ciekawszy, że Finlandja, posiadając małą ilość mieszkańców i b. ograniczony rynek wewnętrzny na te śledzie, pracowała na eksport, gdy tymczasem robiąc analogję do stosunków polskich, musimy pamiętać, że posiadamy jeden z najpojemniejszych w Europie rynków zbytu na śledzie solone i że trudno jest przypuszczać, aby kiedykolwiek własne połowy mogły pokryć całkowite zapotrzebowanie naszego rynku.

Nie wnikamy w systemy eksploatacji w wyżej przytoczonych przykładach, gdyż są

one tak różnorodne i uzależnione od całego kompleksu indywidualnych warunków, że wątpliwem jest, aby który z nich mógł być dokładnym wzorem dla naszego rybołówstwa śledziowego. Chodziło tylko o wyciągnięcie właściwego wniosku, że odległość miejsc połowów od portów wyjściowych nie decyduje jeszcze o opłacalności tych połowów i że przez dobór odpowiedniego systemu, tj. techniczne pokonanie czasu i przestrzeni, można częściowo zrekompensować tak zdawałoby się naturalne i niczem niepokonalne przeszkody, decydujące pozornie o stronie kalkulacyjnej.

Bardziej znanym i typowym przykładem technicznego pokonania czasu i przestrzeni, aczkolwiek na mniejszą skalę, są różnice w metodach połowów Anglji i Holandji. Odległość miejsc połowów od brzegów Anglji wynosi od 40 do 100 mil, zaś od brzegów Holandji od 100 do 310 mil. Oba kraje należą do głównych eksploatatorów Morza Północnego i rywalizują z sobą w eksporcie śledzi na obce rynki, mimo tak na pozór nierównych szans.

Różnica odległości spowodowała odmienny system połowów, który sprowadza się nietylko do różnicy wielkości i typu statków, ilości załogi, długości i trwania rejsów, różnicy w sposobie patroszenia i solenia śledzi oraz rodzaju używanych sieci, ale spowodowała też odmienny typ organizacji kapitałów zaangażowanych w tym przemyśle. Wszystkie te przejawy są funkcją różnicy odległości miejsc połowów.

Sądzimy, że tak jak dla Holandji byłoby błędem dokładne naśladownictwo Anglji, tak dla Polski metody holenderskie do pewnego stopnia tylko mogą być wzorem i to tylko na przestrzeni pierwszych lat pionierskiej pracy.

Obecnie zdaje się już nie ulegać kwestji, że dzięki współpracy Ministerstwa Przemysłu i Handlu system taki, dostosowany do naszych indywidualnych warunków i biorący pod uwagę nasze żywotne interesy gospodarcze, na podstawie dotychczasowego doświadczenia w niedalekiej przyszłości da się opracować.

Henryk Zebrowski.

Kronika

POŁOWY RYB MORSKICH W LIPCU.

Połowy morskie w lipcu dały pokaźną ilość 341.610 kg. złowionej ryby, o wartości 255.338 zł., w tem jednakże 150.000 kg o wartości 175.000 zł połowów śledzi na Morzu Północnem.

Właściwe połowy przybrzeżne dały nieznaczny spadek względem lipca roku poprzedniego, przy dość znacznym spadku wartości, co było już w swoim czasie charakterystyką lipca 1935 roku względem lipca 1934 roku.

Widzimy więc systematyczne „zjeżdżanie" połowów lipcowych, które są połowami kulminacyjnego miesiąca letniskowego na wybrzeżu i to dotyczy w większej mierze spadku wartości niż ilości złowionej ryby?

Oto odnośne liczby: w lipcu 1935 roku złowiono 194.720 kg, wartości 92.554 zł, co stanowiło spadek ilości o 13% i wartości o 21 procent względem lipca 1934 roku. Lipiec 1936 roku: ilość 191.610 kg, wartość 80.338 zł spadek ilości o 1,6%, wartości o 13%.

Spadek z lipca 1935 na lipiec 1936 coprawda jest mniejszy niż z lipca 1934 na lipiec 1935, jednak osiągnięty został za cenę ograniczania połowów, i tak już bardzo skromnych. Liczby mają swoją wymowę: świadczą one o niedostatecznej konsumcji podczas sezonu letniskowego.

A ceny poszczególnych gatunków? Porównanie cen z lipca ub. roku ujawnia ciekawy fakt utrzymania się cen na niektóre gatunki rzeczne (szczupaki 1.60 za kg), a nawet zwyżkę słodkowodnych: okonia (z 0.40 na 0.50) i płoci (z 0,40 na 0,50) łowionych w zatoce Puckiej przy równoczesnym spadku cen na wszystkie płastugi (nawet skarpie spadły z 0,60 na 0.40) i dorsze. Jedną z przyczyn obniżenia się średniej ceny na te gatunki był niewątpliwie znaczny procent drobnych ryb, jednakże nie da się zaprzeczyć, że ryba słodkowodna ma pewniejszych odbiorców i gust dla morskiej ryby jakoś nie daje się u nas zaszczepić, mimo, że np. płastugi przy swej taniości w letnich warunkach są znakomitem rybnem daniem.

Bardzo znamienną była również ucieczka z rynku krajowego połowu makreli, który w lipcu ub. roku w ilości 12.000 kg został dowieziony z wód Skageraku, a w lipcu br. jeden kuter („Hel 117"), który przez cały miesiąc łowił makrele na Skageraku, odstawiał je na sprzedaż do Skagen.

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne gatunki w kg (wartość za kg w groszach podano w nawiasie): troć: 390 kg w 170 sztukach (400), płatugi: stornia: 133.790 (30), zimnica: 11.270 (20), gładzica: 2.450 (30), skarp: 5.640 (40), węgorze: 11.770 (180), dorsze: 13.530 (20), kwapy (węgorzyce): 5.340 (30), szczupaki: 3.880 (160), okonie: 620 (50), płocie: 2.400 (50), certy: 480 (30), minogi: 50 (80). —

Z poszczególnych miejscowości ilościowo największe połowy dała Gdynia: 49.890 kg o wartości 18.549 zł, Hel: 40.700 kg — 12.935 zł, miejscowości: od Jastarni do W. Wsi: 42.010 kg o wartości 19.569 zł, od Chłapowa do granicy niemieckiej: 25.550 kg — 7.615 zł, a miejscowości nad Zatoką od Pucka do Obłuża: — 33.460 kg o wartości 21.670 zł.

Największe ilości z połowów przybrzeżnych sprzedano na rynku miejscowym w stanie świeżym: 95.290 kg wartości 38.705 zł. wędzarnie zakupiły: 69.670 kg — 33.565 zł, do Gdańska zaś wywieziono: 26.650 kg o wartości 8.068 zł.

Połowy na Morzu Północnem, prowadzone na 14 statkach „Mewy" pokrywające tylko drobną część zapotrzebowania na śledzie solone, pracowały oczywiście w odmiennych warunkach, — przynajmniej od strony konsumcji, która rokrocznie szybko wyczerpuje zapasy „polskich śledzi" solonych. Konsumcja świeżej ryby natomiast w miesiącach letnich u nas wcale się nie rozwija, podcinając podstawy rybołówstwa bałtyckiego i przybrzeżnego w tych miesiącach. Sprawa wymagałaby wszechstronnego zbadania zaniku ich spożycia i zorganizowania akcji dla usunięcia przyczyn niepowodzeń.

— SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM. Zakończone połowy szkockie dały 476.047 beczek wobec 608,308 beczek w 1935 roku. Ceny zwyżkują: na naszym rynku prócz tego sprzyja zwyżce wycofanie się w tym roku importerów śledzi holenderskich. Tendencja jest mocna i ma wszelkie widoki utrzymania się.

Ostatnie notowania w Gdyni, za śledzie solone polskich połowów oraz importowane oclone franco wagon:

Polskich połowów „Mewa": Smallmatties 85, — FF, pełne, takież puste 77, matties pełne FF — 87 takież puste 79, matfulls FF pełne 89, takież puste 81, tornbellies 48.

Importowane: Stornoway matjasy (za 2 półbeczki) medium 100, selected 110, large 120. Matjasy Lerwick medium 90, selected 100, large 110. Szkockie trójka (I. B. K., — J. Slater, — Low) smallmatties brak maties 90, matfulls 90, Wick-Stronsay I trade smallmatties 86. matties 88, matfulls 88, takież ordinary 82, 84 i 84 Wick-crown medium za 2/2 81, matties 82.

P. A. F. (Peterhead - Aberdeen - Fraserbourgh) medium 80. crown matties 81, takież I. trade smallmaties 84, matties 86, matfulls 86. Takież spents 68.

P. A. F. ordinary normalnych brak, tylko spents — 65.

Lerwick I trade: smallmatties brak, matties 82, matfulls 82, Lerwick ordinary smallmatties brak, matties 75, matfulls 75.

Ceny za dwie półbeczki oblicza się z dodaniem 5 zł. do ceny całej beczki.

Islandzkie matjasy 75, zeszłoroczne Faxa 55, islandzkie z norweskiej ekspedycji 75, islandzkie z fińskiej ekspedycji 75.

Norweskie: Vaar 40, sloe 46, schneideheringe 80, sloematjes 55.

Zeszłoroczne holenderskie: 77.

Zamrożone norweskie 50 kg netto 23 złote, świeże niemieckie, w lodzie za 50 kg netto 31 zł.

IMPORT TOWARÓW RYBNYCH PRZEZ GDYNIĘ W LIPCU BR.

Import towarów rybnych w lipcu br. wzrósł trzykrotnie tak w stosunku do lipca roku ubiegłego, jak i do czerwca br. Ogółem sprowadzone przez Gdynię w lipcu br. 2.474 ton towarów rybnych, z czego przypada na port rybacki: 2.406 ton, a na port handlowy: 68 ton.

Do portu rybackiego zawinęło jedenaście statków ze śledziami, tj. 4 norweskie, 2 estońskie, 2 szwedzkie, 2 duńskie czarterowane z Gdyni przez Mewę, 1 angielski, (czyli ciągle nie widzimy polskich statków w tym dziale).

Z Anglji (Szkocja) wyładowało 9 statków: śledzi solonych szkockich: 9.236 dużych i 8.873 półbeczek, oraz śledzi świeżych szkockich w lodzie 86.000 kg. Z Norwegji dwa statki przywiozły śledzi solonych: 750/1 i 155/2 beczek.

W porcie handlowym z towarem rybnym było ogółem 18 statków, w tem 2 polskie. Przywiozły: śledzi solonych z Danji 11 ton. śledzi świeżych z Niemiec 14 ton. tranu ogółem 22,5 ton, (ze Szwecji 13,7 ton a z Norwegji 8,8 ton). konserw rybnych 19.6 ton (z Portugalji 13,1 ton, z Francji 2,8 ton, z Holandji 2,3 ton, z Niemiec 0,8 ton, z Belgji 0, 6 ton).

Z portu rybackiego wysłano w tym miesiącu 133 wagonów z towarem rybnym w tem dwa wagony do Gdańska i jeden wagon ze śledziami solonemi do Austrji. (K.P.R.)

Przetargi

PRZETARGI NA ZAŁOŻENIE STACYJ ELEKTRYCZNYCH W EGIPCIE.

Poselstwo Egipskie w Warszawie donosi o mającym się odbyć przetargu na założenie stacji elektrycznej w Noga Hamadi. Warunki przetargu są do nabycia w Poselstwie w cenie 5 funtów egipskich. Oferty należy kierować do Ministerstwa Robót Publicznych w Kairze, najpóźniej do dnia 10 października 1936 roku, do godziny 12-tej w południe.

To samo Poselstwo donosi również o mającym się odbyć przetargu na założenie stacji elektrycznej w Gebel El Awlia. Warunki przetargu są do nabycia w Poselstwie w cenie 2 funtów egipskich. Oferty należy kierować do Ministerstwa Robót Publicznych w Kairze, najpóźniej do dnia 17 listopada 1936 roku do godziny 12-tej w południe.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	14. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	16. 9.
s/s CAPELLA*	21. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	23. 9.
—		**1) Turku, Helsinki, Viipuri**	s/s BROOK	11/12. 9.
			s/s CREMON	25. 9.
		2) Helsinki, Kotka, Viipuri	s/s MARTA RUSS I	ok. 18. 9.
		3) Wasa, Oulu	s/s HERNÖSAND	ok. 19. 9.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	19. 9.	**Leningrad**	s/s MEKNES*	15. 9.
s/s MEKNES*	3. 10.	*Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	29. 9.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	14. 9.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	16. 9.
s/s CAPELLA*	21. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	23. 9.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)*	s/s KODUMAA	16. 9.
		co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	2. 10.
		Tallinn		
s/s SKJOELD	20. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		ŁOTWA		
s/s MINOS* lub subst. (via Bremen)	14. 9.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS* lub subst.	14. 9.
s/s URANUS lub subst.	21. 9.	co tydzień	s/s URANUS lub subst.	21. 9.
		Ryga		
s/s SKJOELD	20. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		Ryga — Liepaja		
s/s ANNA GRETA	13. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s ANNA GRETA	16. 9.
	27. 9.	co 1—2 tygodnie		30. 9.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	13. 9.	**Kłajpeda — Memel**	s/s ANNA GRETA	16. 9.
	27. 9.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie		30. 9.
s/s MARIEHOLM*	20. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	20. 9.
	26. 9.	co 2 tygodnie		26/28. 9.
s/s SKJOELD	20. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	21. 9.
s/s HALFDAN	4. 10.	co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s TORA	20. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	23. 9. 7. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	20. 9. 26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	s/s MARIEHOLM*	20. 9. 26/28. 9.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	14/15. 9. 28/29. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	14/15. 9. 28/29. 9.
s/s BLENDA	20. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	23. 9. 7. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s LIBAU s/s EGON	14. 9. 21. 9.	*(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LIBAU s/s EGON	14. 9. 21. 9.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS s/s KÄTE s/s TCZEW	12. 9. 15. 9. 19. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s E. RUSS s/s KÄTE s/s TCZEW	12. 9. 15. 9. 19. 9.
		Bremen		
s/s MINOS* lub subst. s/s URANUS* lub subst.	14. 9. 21. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS* lub subst. via Ryga s/s URANUS* lub subst.	14. 9. 21. 9.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	9. 9. 16. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	10. 9. 17. 9.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska) co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	19. 9. 3. 10.
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	ok. 10. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	m/s PIONIER I	ok. 13. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	21. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	21. 9.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BALZAC	14/17. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BALZAC	14/17. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	22. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	14. 9. 28. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s BALTROVER*	15. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s BALTROVER*	17. 9.
s/s LECH*	20. 9.	co 2 tygodnie	s/s LECH*	24. 9.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka) co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LWÓW*	15. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	17. 9.
s/s LUBLIN*	20. 9.	co tydzień	s/s LUBLIN*	24. 9.
		Manchester/Liverpool		
s/s UFFE	17/18. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s UFFE	17/18. 9.
s/s EGHOLM	24. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s EGHOLM	24. 9.
s/s HELDER	12. 9.	**Leith/Grangemouth**	s/s HELDER	12. 9.
STATEK	19. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	19. 9.
		Bristol *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
s/s LINDENAU	ok. 22. 9.	co miesiąc	s/s LINDENAU	ok. 22. 9.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BACCHUS lub subst.	12. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BACCHUS lub subst.	12. 9.
s/s IRENE lub subst.	16. 9.	co tydzień	s/s IRENE lub subst.	16. 9.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	15. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	16. 9.
s/s PUCK	22. 9.	co tydzień	s/s PUCK	23. 9.
s/s VENUS lub subst.	11. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s VENUS lub subst.	11. 9.
s/s LEDA lub subst.	17. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s LEDA lub subst.	17. 9.
s/s BUSSARD	10. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	10. 9.
s/s BUTT	21. 9.	co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 9.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 19. 9.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 19. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	15. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	15. 9.
s/s ŚLĄSK*	22. 9.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	22. 9.
s/s BUSSARD	10. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	10. 9.
s/s BUTT	21. 9.	co 10—11 dni	s/s BUTT	21. 9.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s VEBORMILIA	23. 9.
s/s KODUMAA	16. 9.	**Antwerpja**	—	
s/s JÄRVAMAA	2. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*		
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	22. 9.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	23. 9.
	6. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		9 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Havre		
s/s MEKNES*	15. 9. 29. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	19. 9. 5. 10.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	20. 9. 4. 9.	*(F. G. Reinhold. L'd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	21. 9. 5. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER s/s SEBU	10. 9. 26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER s/s SEBU	10. 9. 26. 9.
		Porty Sycylji		
STATEK	ok. 15. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s GALLIA	14. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s ANDALUSIA	ok. 15. 9.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, L'd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s VIKINGLAND* m/s NORDLAND*	12. 9. 27. 9.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s VIKINGLAND* m/s NORDLAND*	12. 9. 4/5. 10.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s VERBORMILIA	23. 9.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
m/s LEWANT	21. 9.	*(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	22/26. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
m/s BATORY*	19. 9.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	23. 9.
m/s PIŁSUDSKI*	29. 9.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	6. 10.
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANPENN*	19. 9.	*(American Scantic Line)*	s/s SCANYORK*	15. 9.
s/s CLIFFWOOD*	26. 9.	co tydzień	s/s SAGAPORACK*	22. 9.
s/s ARGOSY*	3. 10.			
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s TANGER	10. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	s/s TANGER	10. 9.
s/s SEBU	26. 9.	co 2 tygodnie	s/s SEBU	26. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s PACIFIC	12. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s PACIFIC	21. 9.
m/s LIMA	24. 9.	co 3 tygodnie	m/s LIMA	5. 10.
s/s EQUATOR	28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s CRUX	11/12. 9.
s/s AURA	13. 10.	co 2 tygodnie	m/s REGULUS	20/22. 9.
		(Rothert & Kiłaczycki)	s/s PUŁASKI*	16. 9.
s/s PUŁASKI*		co 6 tygodni	STATEK pocz. października	
	25. 10.		s/s KOŚCIUSZKO*	ok. 15. 10.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	25. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
		co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s ATREUS	19. 9.
—		co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS	17. 10.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
m/s VASAHOLM	11. 9.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TOLEDO	25. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
m/s STUREHOLM	5. 10.	co 3—10 dni na wejściu	m/s TITANIA	10. 9.
		co miesiąc na wyjściu		
s/s CITY OF OMAHA	27. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s CITY OF OMAHA	27. 9.
s/s HYBERT	27. 10.	co 2—4 tygodnie	s/s HYBERT	27. 10.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

Statki oczekiwane w Gdyni

11 września:

m/s CRUX lin. połudn. Amer. tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s VENUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s BROOK lin. do portów południowo-fińskich, Lenczat.
s/s ERNST H. STINNES po węgiel, PAM.
s/s KATOWICE po węgiel, PAM.
s/s VESTANVIK po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Bergenske.
s/s LENNART po węgiel, Lenczat.
s/s SCANDIA po węgiel, MEW.
ż/m SOLVIG z makulaturą, Behnke & S.

12 września:

m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol. Lewant.
s/s BACCHUS lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s GÜNTHER RUSS lin. z Hamburga dla wyładowania, Prowe, Bergenske.
s/s POZNAŃ z tomasyną, Rummel & B.
s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku i Filadelfji dla wyład. A. S. L.
s/s SKODSBORG po drzewo, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, MEW.

13 września:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pas. i wyładowania, P.Z.K.B.
s/s LWÓW, lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.
ż/m START z makulaturą, Behnke & S.
s/s LODEVIJK, s/s VERDANDI, s/s CABENDA ze złomem, Rummel & Burton.

14 września:

s/s GALLIA lin. z portów zach. śródziemnomorskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich, Bergenske.
s/s LIBAU lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & S.
m/s BALZAC lin. z portów wsch. norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s ANNA GRETA lin. lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s KODUMAA lin. z Antwerpji po ładunek do Tallinna, Roth & Kiłaczycki.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s URSA lin. po ładunek do zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.
s/s ALBERT po węgiel, MEW.
s/s BIFROST po węgiel, MEW.

15 września:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. S. L.
s/s ANDALUSIA lin. po ładunek do portów zach. śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s BALTROVER po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s MEKNES lin. w drodze z Havre via Kopenhaga do Leningradu, PAM.
s/s KÄTE lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s ANTONIOS MICHALOS po węgiel, PAM.
s/s VIKING po drzewo, PAM.
s/s AUSEKLIS ze złomem, PAM.

16 września:

s/s IRENE lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s CANADA lin. śródziemnomorska, z owocami, PAM.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

17 września:

s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LEDA lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

Kronika

MOŻLIWOŚCI URUCHOMIENIA KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH NA ZALEGŁE PARTJE TOWARÓW ZAGRANICZNYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło przeprowadzić badania w kwestji zalegających przesyłek w składach celnych, które nie zostały dotychczas odprawione przez Urzędy Celne z powodu nieuzyskania przez poszczególne firmy pozwoleń przywozu.

Chodzi mianowicie o takie przesyłki, które były wolne do przywozu przed 13 maja br. oraz o takie towary, które sprowadzone zostały do polskiego obszaru celnego i złożone w składach celnych przed wprowadzeniem ograniczeń dewizowych oraz zostały zapłacone przed wejściem w życie rozporządzenia dewizowego.

Wobec możliwości uruchomienia kontyngentów przywozowych na zaległe towary zagraniczne, sprowadzone w okresie poprzedzającym wyżej wymienione rozporządzenia, względnie na te, które były wówczas w drodze na zasadzie istniejących umów, firmy posiadające w składach celnych przesyłki takich towarów winne najrychlej złożyć w właściwej Izbie Przemysłowo-Handlowej formalne podanie o przywóz. Podanie takie winno być odpowiednio umotywowane oraz poparte dowodami.

WYDAWANIE DUPLIKATÓW POZWOLEŃ PRZYWOZU.

W związku z ubieganiem się firm o uzyskanie dla celów dewizowych odpisów pozwoleń przywozu, wystawionych przed dniem 27 maja br. t. j. wydanych bez odpisu dla banku dewizowego, zainteresowane firmy winny zastosować się do następującego trybu.

O ile duplikat pozwolenia przywozu został po częściowem lub całkowitem wykorzystaniu zwrócony przez Urząd Celny do Ministerstwa Przemysłu i Handlu i firma zabiega o wydanie odpisu pozwolenia, celem przedstawienia go Komisji Dewizowej, to winna ona wnieść do Centralnej Komisji Przywozowej podanie o wydanie odnośnego odpisu dla Komisji Dewizowej z dołączeniem znaczka stemplowego za zł 5,— na każdy odpis, który ma być wydany dla Komisji Dewizowej.

Gdy oclenie towaru nastąpiło po 27 maja br., firmy otrzymają żądane odpisy pozwolenia dla Komisji Dewizowej bez jakichkolwiek formalności. Natomiast gdy towar został oclony przed dniem 27 maja br. do podania o wydanie odpisu pozwolenia winno być dołączone zaświadczenie terytorjalnej Izby Przemysłowo-Handlowej, że za towar odprawiony nie została dokonana wpłata na rzecz zagranicznego eksportera.

ZMIANY WARTOŚCI TOWARU W POZWOLENIACH PRZYWOZOWYCH.

Podajemy do wiadomości firm importowych, że o podwyższenie wartości towaru w pozwoleniach przywozu, wydanych po 27 maja br. winny firmy składać podania, zaopatrzone w znaczek stemplowy za złotych 5,—, adresowane do Centralnej Komisji Przywozowej. Do podań takich winny być dołączone zaświadczenia terytorjalnie właściwych Izb Przemysłowo - Handlowych względnie organizacyj, wchodzących w skład Centralnej Komisji Przywozowej, stwierdzające faktyczną wartość towaru, sprowadzić się mającego na dane pozwolenie przywozu.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

W handlu importowym towarów kolonjalnych panuje nadal duży chaos, wywołany częstemi zmianami zarządzeń w odniesieniu do importu najgłówniejszych artykułów spożywczych. Bardzo często zachodzą wypadki, że zanim importer zdążył się zapoznać dokładnie z wydanem zarządzeniem, ukazuje się już nowe zarządzenie, kasujące poprzedni przepis lub też wprowadzając daleko idące zmiany zarządzenia starego.

Powoduje to dezorjentację wśród importerów, która pociąga za sobą narażanie ich na niepotrzebne koszty i straty. Straty te wynikają z tego, że importer albo nie zdąży zakupić towaru w najkorzystniejszym okresie zakupu dla danego towaru i wskutek tego zmuszony jest płacić później dostawcom wyższe ceny, bądź też zakupuje towar, którego wprowadzenie do kraju jest odnośnem zarządzeniem zahamowane na dłuższy okres czasu. W ostatnim wypadku towar musi być złożony w składach celnych i opłacać wysokie koszty składowania itd. Wszystkie te okoliczności uniemożliwiają normalną konkurencję w danym towarze i stawiają importera bardzo często w położenie bez wyjścia.

Kawa surowa.

Stare zapasy kawy „Victoria“ są wyczerpane, natomiast na nowe transporty kawy tego gatunku, które nadeszły do Gdyni w ostatniej dekadzie sierpnia s/s „Pułaski“ na większość transportów brak jest pozwoleń przywozu, wobec czego kawa ta nie może być wpuszczona na razie do wolnego obrotu.

Cena za kawę „Rio 7“ waha się od 4.05 do 4,10 za 1 kg. Za kawę brazylijską gatunku „Capitania“ (duże ziarna) uzyskuje się cenę 4.25 do 4,30 za 1 kg, za „Santos“ — lepszy gatunek — 4,60—4,70 za 1 kg. Cena na kawy

niebieskie waha się od 5,20 do 6,20 za 1 kg zależnie od gatunku towaru.

O ile chodzi o kawę „Santos“ oraz kawy niebieskie, to na te gatunki kawy jest małe zainteresowanie. Ponieważ podaż tych gatunków kawy jest znacznie większa od zapotrzebowania, importerzy spodziewają się załamania cen na te artykuły.

Herbata.

Tendencja na wszystkie gatunki herbaty — mocna. Rynek odczuwa brak herbaty „Sumatra“ oraz herbaty z Indyj Brytyjskich. O ile chodzi o herbatę ceylońską, to zapasy ze starych transportów są na wyczerpaniu, a na nowe transporty pozwolenia przywozu nie zostały jeszcze wydane, pomimo, że kontyngent przywozowy na wrzesień — październik został już podzielony.

Za herbatę „Sumatra“ odbiorcy oferują po 14,50 — 15,00 za 1 kg, aby tylko otrzymać chociaż trochę towaru. Cena na herbatę ceylońską waha się od 16—18 zł za kg zależnie od gatunku towaru.

Ceny na rynkach zagranicznych — utrzymane na poziomie cen poprzednich.

Korzenie.

Zapotrzebowanie na pieprz jest słabsze, niż w poprzednich okresach, wskutek czego zapasy na ten artykuł nieco się zwiększyły. Zmniejszenie się zapotrzebowania wpłynęło siłą rzeczy na zniżkę ceny towaru. Obecna cena za pieprz czarny waha się od 4,90 — 5,00 zł za kg, a za pieprz biały od 5,85 — 5,95 zł za kg. Ceny na cynamon są bez zmiany, pomimo, że na artykuł ten kontyngent jest bardzo ograniczony i brak jest pozwoleń przywozu. Na ziele angielskie cena wynosi 7,50 zł za kg.

Sytuacja na rynkach zagranicznych nagół bez zmian, przewiduje się jednak tendencję słabszą.

Owoce suszone.

Na śliwki kalifornijskie — tendencja mocna, a to wskutek braku pozwoleń przywozu oraz zwyżki cen w kraju produkcji. W zakupie cena zwyżkowała o około 60%. Np. za śliwki wielkości 40/50 płaci się obecnie 6.50 do do 7.00 $ za 50 kg.

Na śliwki bośniackie ceny zniżkują, a to wskutek braku zainteresowania tym artykułem.

Zainteresowanie sułtankami nieco się ożywiło, pomimo to w stosunku do takiegoż okresu w latach ubiegłych, jest słabe.

Rodzynki greckie zdrożały w zakupie o 75 do 100%, a to wskutek znacznie mniejszego zbioru tego artykułu, niż w roku ubiegłym. Za artykuł ten płaci się obecnie w zakupie od 20 do 22 guldenów holenderskich za 100 kg.

Na figi suszone brak pozwoleń przywozu. Zapotrzebowanie normalne. Tendencja spokojna.

Na inne owoce suszone brak zainteresowania.

Orzechy.

Importerzy otrzymali już pierwsze oferty na orzechy, celem zainteresowania tym artykułem z uwagi na nadchodzący sezon gwiazdkowy. Na razie jednak na skutek trudności importowych i niewyjaśnionej sytuacji w przydziałach dewizowych, importerzy wstrzymują się z decyzją akceptowania odnośnych ofert. Podobna sytuacja wytworzyła się także w imporcie migdałów.

Masło i ziarno kakaowe.

Tendencja na masło kakaowe bardzo mocna, a to wskutek nadchodzącego sezonu produkcji wyrobów cukierniczych w większych rozmiarach. Cena na masło kakaowe waha się od 3,60 do 3,70 za kg.

W ziarnie kakaowem zapotrzebowanie jest znacznie większe od podaży, wskutek braku pozwoleń przywozowych. Normalny kontyngent bowiem na ziarno został znacznie zredukowany, natomiast można importować ten artykuł w dowolnej ilości jedynie w transakcjach kompensacyjnych. Ponieważ jednak transakcje kompensacyjne są bardzo trudne do przeprowadzenia — import się kurczy, co w konsekwencji wskutek większego zapotrzebowania powoduje zwyżkę ceny na ten artykuł. Obecnie płaci się za 1 kg ziarna kakaowego loco magazyn portowy Gdynia 1,95 zł do 2,— zł.

O ile chodzi o zakup towaru w krajach produkcji, to z uwagi na wyczerpywanie się zapasów ziarna ze starych zbiorów, ceny zwyżkowały w zakupie o około 10%. Obecnie płaci się zagranicą 31,5 do 32 sh. za 50 kg ziarna.

Oliwa i konserwy rybne.

Zapotrzebowanie na konserwy rybne umiarkowane. Ceny utrzymane.

Zapotrzebowanie na oliwę słabe, a to wskutek przesycenia rynku tym artykułem.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Podobnie jak w drugiej, tak i w trzeciej dekadzie sierpnia br. cytryny włoskie nie znalazły większego zainteresowania.

Sytuacja ta uległa zmianie w pierwszych dniach września br., wskutek zwyżki cen na rynku włoskim.

Ceny na ten artykuł kształtowały się we Włoszech 72—85—90 lirów za skrzynię. Rynek włoski przechodzi, po zniesieniu sankcyj, trzeci z kolei okres, który wyraża się obecnie bardzo mocną tendencją.

Rynki londyński i hamburski nie mają zupełnie zapasów cytryn włoskich.

W magazynach gdyńskich jest jeszcze około 1.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które nie mają zainteresowania.

W czasie od 13 sierpnia do 5 września br. urządziły Gdyńskie Targi Owocowe 3 przetargi, wystawiając ogółem 4.117 skrzyń cytryn „syryjskich", 400 worków koryntek greckich oraz 21 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

Z wymienionych partyj sprzedano 3.685 skrzyń cytryn i 400 worków koryntek.

Szczegółowy przebieg aukcyj w czasie od 13 sierpnia do 5 września przedstawia się następująco:

Gdyńskie Targi Owocowe Sp. A. w Gdyni:

jak wyżej wspomniano urządziły 3 przetargi.

Dnia 13 sierpnia br. wystawiono do przetargu 2.000 skrzyń cytryn „syryjskich" i 21 skrzyń pomarańcz hiszpańskich. Pomarańcze wycofano z powodu braku nabywców. Cytryny sprzedano w całości po cenie 49 i 49,50 zł za skrzynię. Towar był podzielony na partje po 25, 50, 100 i 200 skrzyń.

Udział w przetargu wzięło 8 kupców z Warszawy, Wilna, Krakowa, Łodzi, Katowic, Lwowa i Gdyni.

Na drugim z kolei przetargu dnia 27 sierpnia br. wystawiono 350 skrzyń cytryn syryjskich i 200 worków koryntek greckich. Sprzedano 230 skrzyń cytryn i 200 worków koryntek, osiągając za cytryny cenę 53 zł za skrzynię i 1,23 zł za 1 kg koryntek.

Nabywcami towaru byli kupcy z Katowic, Krakowa i Łodzi.

Na aukcji odbytej w dniu 3 bm. wystawiono 1.765 skrzyń cytryn syryjskich i 200 worków koryntek greckich. Sprzedano 1.635 skrzyń cytryn po cenie 40,—, 50,—, 51,50 i 53,— zł za skrzynię, oraz 200 worków koryntek po 1,23 zł za 1 kg.

Udział w przetargu wzięło 8 kupców z Krakowa, Warszawy, Lwowa, Łodzi i Gdyni.

Aukcje Owocowe Spółka z o. o.
Bałtyckie Aukcje Owocowe Spółka z o. o.

nie urządziły w tym czasokresie przetargów.

Kupujcie wyroby krajowe!

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 września 1936 r. | NR. 25

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

O powstanie i rozwój przemysłu spożywczego w porcie gdyńskim.

Wśród różnych gałęzi przemysłu, jakie mają szanse rozwoju na terenie Gdyni, przemysł spożywczy zajmuje jedno z pierwszych miejsc. Pod względem różnorodności gałęzi i swej celowości przypomina on przemysł spożywczy wielkich miast, z drugiej strony będzie odgrywał rolę, jaką mu zakreślą, rozwijające się potrzeby portu. Przemysł spożywczy w Gdyni będzie miał zatem do spełnienia trzy zasadnicze zadania:

1) zapewnienie dostatecznej ilości alimentu dla ludności Gdyni tudzież sześciu najbliżej położonych powiatów (pow. Morski, Kartuski, Kościerski, Starogardzki, Tczewski i Chojnicki);

2) umożliwienie statkom, zawijającym do portu gdyńskiego, zaopatrzenie się we wszystkie rodzaje artykułów spożywczych;

3) eksport produktów na rynki zamorskie.

Wymieniona grupa przemysłu, mająca powstać na terenie Gdyni dla z góry określonego celu, musi oprzeć swą produkcję częściowo na surowcach krajowych, częściowo na zamorskich.

Pod kątem widzenia zadań należałoby stworzyć i rozwinąć na terenie portu gdyńskiego następujące gałęzie przemysłu spożywczego.

Przemysł młynarski i kaszarski.

W młynach, jakieby powstały na terenie Gdyni, następowałby przemiał ziarna krajowego. Źródłem surowca do przemiału mogłyby być najbliżej położone województwa: Pomorskie i Poznańskie. Prócz tego młyny miałyby możność zaopatrywania się w ziarno do przemiału w gdyńskich spichrzach zbożowych (silosy przy elewatorach zbożowych). Produkcja różnego rodzaju mąki i kaszy znajdowałaby zbyt na rynku lokalnym i w przyległych do Gdyni powiatach, a ponadto na rynku dostaw okrętowych.

Skupienie przemysłu młynarskiego w Gdyni stworzy korzystniejsze warunki eksportu mąki i pozwoli stopniowo opanować północne rynki Europy. W związku z tem wyłania się konieczność należytego wyposażenia portu gdyńskiego w potrzebne do magazynowania urządzenia. Muszą one pełnić rolę wielkich składów, gdzie towar mógłby, bez uszczerbku dla siebie, oczekiwać odpowiedniej konjunktury sprzedaży. Stan taki spowoduje całkowite uniezależnienie się od Szczecina, przez który część mąki polskiej idzie na eksport.

W produkcji mąki eksportowej należałoby się dostosować do potrzeb odbiorców. W danym wypadku zachodziłaby potrzeba produkowania mąki wg. przyjętych standartów w Anglji, Finlandji i krajach skandynawskich. W tym celu przy młynach zmontowane być winny mechaniczne mieszalnie mąki, jakie istnieją np. w Szczecinie, gdzie dokonywanoby mieszanek według potrzeb odbiorcy.

Istniejące okrętowe linje regularne pozwalałyby na łatwe docieranie produktu do krajów nad Morzem Północnem i krajów Le-

wantu. Umożliwiłyby one również penetrację innych rynków zamorskich.

Prócz produkcji mąki i kaszy na eksport bądź dla potrzeb rynku lokalnego i okrętów, nie gorzej mogłaby się rozwinąć fabrykacja płatków owsianych. Produkcja ta mogłaby mieć zbyt zarówno na rynku lokalnym jak i na rynkach zamorskich. Opierałaby się ona wyłącznie na przeróbce owsa krajowego.

Na surowcu zamorskim możnaby oprzeć produkcję różnego rodzaju kaszek egzotycznych, importowanych do Polski dotychczas w postaci gotowego produktu jak np. sago, tapioka, arrowrot itp. Powstanie tego rodzaju produkcji w Gdyni mogłoby zmienić import pod tym względem z gotowego produktu na surowiec.

Rozwijający się stale ruch statków w porcie gdyńskim i zwiększające się wskutek tego możliwości lokowania na statkach gotowych produktów mącznych nasuwa konieczność powstania na terenie Gdyni mechanicznych piekarń na dużą skalę. Wypiek chleba winien być nastawiony na odbiór przez statki i dostosowany jakością do wymogów, jakie pod tym względem są stawiane przez odbiorcę tj. statek.

Przemysł młynarski i kaszarski winien być oparty na silnych podstawach finansowych, któreby umożliwiały rolnikom udzielanie kredytów pod zastaw zboża w okresie dekonjunktury.

Przemysł słodowy i produkcja piwa.

Port gdyński znajduje się w doskonałych warunkach komunikacyjnych, tak w stosunku do krajów zbytu, jakoteż do źródeł pierwszorzędnego jęczmienia browarnianego z Pomorza i Kujaw. Zmontowanie fabryki słodu w Gdyni w nowocześnie urządzonych słodowniach, pozwoliłoby na tańszą produkcję i tem samem większe możliwości zbytu na rynkach zamorskich, czy krajowych.

Produkcja słodu w Gdyni byłaby nastawiona głównie na eksport. Posiada tu ona znacznie korzystniejsze warunki lokowania swego produktu bądź na rynkach północno-europejskich, bądź na chłonnym rynku Ameryki Północnej. Największym bowiem dziś odbiorcą polskiego słodu są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. W roku 1935 wywieziono tam 17.674 t. słodu za 5.776.000 zł. Słód produkowany w warunkach gdyńskich mógłby śmiało rywalizować na rynkach zamorskich a specjalnie w Stanach Zjednoczonych A. P. ze słodem Czechosłowackim, który do miejsca konsumcji musi przebyć znacznie dłuższą trasę. Uplasowanie się przemysłu słodowego w Gdyni może postawić go w rzędzie monopolisty eksportera na Bałtyku, trudno byłoby bowiem słodowi czechosłowackiemu konkurować w tych warunkach ze słodem polskim.

Przy lokowaniu słodu gdyńskiego na rynku krajowym należałoby zastosować w stosunku do browarów krajowych długoterminowy kredyt, by w ten sposób utrudnić import słodu zagranicznego. Przyczyną bowiem importu słodu obcego jest fakt, że słodownie zagraniczne udzielają browarom polskim długiego kredytu, dochodzącego niejednokrotnie do 12 miesięcy. Polska należy do krajów, posiadających znaczne ilości jęczmienia browarnianego pierwszej jakości, którego zbyt w okresie złej konjunktury jest nader trudny. Przez nadanie mu formy szlachetnej w postaci słodu zyskuje polski producent rolny w słodowniach gdyńskich stałego odbiorcę.

O słodownie w Gdyni należałoby oprzeć prokukcję piwa, nastawiając ją na eksport i zaopatrywanie rynku lokalnego. Browary gdyńskie mogłyby wyprzeć piwo obce, konsumowane na Pomorzu. Głównem jednak zadaniem browarów gdyńskich byłaby produkcja piwa eksportowego. Wykorzystując regularne połączenia okrętowe, piwo gdyńskie mogłoby być m. i lokowane bądź w Stanach Zjednoczonych A. P. bądź w krajach Bliskiego Wschodu, jako najbardziej pojemnych dla tego produktu rynkach.

Przetwórnie owoców, jagód i t. p.

Wymieniona produkcja oparłaby się na przerobie owoców krajowych oraz wszelkiego rodzaju jagód, w które obfitują lasy polskie. Surowcem dla tej produkcji mogłyby również być owoce południowe, importowane przez Gdynię.

Na danym surowcu możnaby oprzeć fabrykację: 1) soków, jamów, powideł i marmelad; 2) konserw owocowych i marynat; 3) różnego rodzaju produktów, wymagających uszlachetnionej formy jak mieszanki owocowe, na kompoty i t. p. Celem tej produkcji, mającej częściowo charakter uszlachetniający, byłaby praca na eksport i zaspokojenie potrzeb handlu zaopatrywania okrętów wreszcie na zapotrzebowanie rynku krajowego. Przy umiejętnej propagandzie i wykorzystaniu środków transportowych, jakiemi dysponuje port gdyński, możnaby produkty te lokować na rynkach zamorskich nawet w większych ilościach.

Fabrykacja słodyczy i surowców do ich produkcji.

Dział tej produkcji obejmowałby masło kakaowe, kakao, czekoladę, chałwę i wszelkiego rodzaju słodycze orjentalne a ponadto wszelkie wyroby cukiernicze. Produkcja miałaby charakter uszlachetniający i nastawiona być winna zarówno na rynek wewnętrzny jak i eksport. Niektóre wyroby polskie z tej dziedziny cieszą się zagranicą dużem wzięciem. Przy racjonalnej organizacji

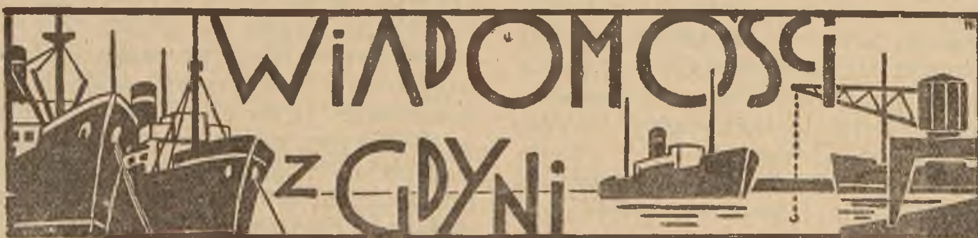
sprzedaży wyroby cukiernicze fabryk gdyńskich możnaby lokować na rynku shipchandlerskim i opanowywać coraz więcej rynki zamorskie.

Na specjalne podkreślenie zasługuje produkcja masła kakaowego. W r. 1935 import tego artykułu wyniósł 1.041 ton za sumę złotych 1.689.000. Import ten możnaby zamienić importem ziarna kakaowego do przerobu w fabrykach gdyńskich.

Prócz wyżej podanych działów produkcji spożywczej na terenie Gdyni miałby szanse rozwoju szereg mniejszych przedsiębiortw przemysłowych, których działalność polegałaby na uszlachetnieniu surowca bądź zamorskiego bądź też krajowego.

W oparciu o surowiec zamorski rozwinąć się mogą następujące działy uszlachetniającej produkcji przemysłowo-handlowej: 1) palarnie i sortownie kawy, 2) młynki do mielenia korzeni i przypraw; 3) fabrykacja różnego rodzaju zapraw, sosów pikantnych itp., 4) dojrzewalnie bananów. Na surowcu krajowym mogłyby się oprzeć: 1) sortownie suszonych grzybów polskich, 2) fabrykacja marynat grzybowych. Produkcja ta byłaby nastawiona zarówno na potrzeby rynku krajowego, rynku shipchandlerskiego jak rynków zamorskich.

Mgr B. Koselnik.



WIZYTACJA PRZEZ PREZESA IZBY ZAKŁADÓW PRZEMYSŁOWYCH W TORUNIU.

W dniu 9. bm. Prezes naszej Izby p. Stanisław Tor i Dyrektor Izby Dr Józef Kulikowski odwiedzili w Toruniu Polsko-Belgijskie Zakłady Chemiczne „Polchem“ oraz Zakłady firmy „Toruński Młyn Parowy L. Rychter“. W pierwszym z wyżej wymienionych zakładów przedstawiciele Izby zaznajomili się z metodami produkcji i omówili szczegółowo sytuację zakładów w dziedzinie zbytu produktów chemicznych na rynku wewnętrznym; przy tej sposobności stwierdzono poprawę w zbycie produkcji zakładów, wynoszącą w porównaniu z tym samym okresem roku zeszłego około 10%. Zaznajomiono się również z pracami zakładów „Polchem“ nad rozszerzeniem zakresu ich produkcji na artykuły chemiczne, dotąd w Polsce nie produkowane, oraz zwiedzono wybudowany w tym celu oddział.

W zakładach firmy „Toruński Młyn Parowy L. Rychter“ Pan Prezes Tor i Dyrektor Kulikowski zwiedzili nowoczesne instalacje młyna i laboratorjum, urządzonego według najnowszych wymagań naukowych i przystosowanego do badania jakości produkcji w celu ścisłego zastosowania się do zapotrzebowania odbiorców na odpowiednie, nieraz specyficzne, gatunki mąki. Podczas tej wizyty omówione zostały trudności, na jakie napotyka eksport mąki produkcji polskiej na rynki zagraniczne.

W wyniku wizytacji obu wspomnianych zakładów przemysłowych p. Prezes Tor z wielkiem zadowoleniem stwierdził nowoczesność ich urządzeń oraz sprężyste kierownictwo handlowe i techniczne, dostosowane do wymogów rynkowych.

POSIEDZENIE POROZUMIEWAWCZE POMORSKIEJ IZBY ROLNICZEJ I NASZEJ IZBY.

W dniu 9. bm. odbyło się w Toruniu kolejne (3-cie) miesięczne posiedzenie porozumiewawcze samorządów rolniczego i przemysłowo-handlowego.

Obradom przewodniczył Prezes Pomorskiej Izby Rolniczej p. Donimirski, zaś z ramienia naszej Izby wzięli w nich udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, Dyrektor Dr Józef Kulikowski i Wicedyrektor p. Tadeusz Marchlewski. Po omówieniu bieżących spraw gospodarczych, interesujących oba samorządy, obszernie rozważano zagadnienie finansowania eksportu rolniczego przez banki, mające swą siedzibę na terenie Województwa Pomorskiego. Rozważono również sprawę ogólnej sytuacji kredytowej na Pomorzu, przy czem stwierdzono konieczność spowodowania ożywienia w działalności oddziałów banków akcyjnych, podkreślając specjalnie wielką rolę, jaką powinien odgrywać Bank Związku Spółek Zarobkowych. W trakcie dyskusji nad tą sprawą uwypuklano niebezpieczeństwo, jakie na terenie Pomorza powstaje na skutek słabej aktywności instytucyj kredytowych polskich i w związku z tem uchwalono wystosować odpowiedni memorjał do władz oraz zarządów centralnych banków, mających swe oddziały na Pomorzu.

Na zakończenie obrad ustalono zasady współpracy Pomorskiej Izby Rolniczej i Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni na terenie

Rady Handlu Zagranicznego jak również na terenie Międzyizbowej Komisji z Wielkopolską Izbą Rolniczą i Izbą Przemysłowo-Handlową w Poznaniu.

WSPÓŁPRACA IZBY ZE ZWIĄZKIEM HANDLARZY RYNKOWYCH I DROBNEGO KUPIECTWA W TORUNIU.

W wyniku konferencji, jaką odbyli w Toruniu w dniu 9. bm. dyrektor Izby Dr J. Kulikowski i wicedyrektor p. T. Marchlewski w obecności Radcy Izby p. A. Melerskiego ze Związkiem Handlarzy Rynkowych i Drobnego Kupiectwa w Toruniu, ustalono odbywanie na przyszłość perjodycznie tego rodzaju konferencyj w celu zorjentowania się, w bieżących potrzebach wspomnianego Związku.

Podczas konferencji wyjaśniono, że do najbardziej aktualnych potrzeb handlarzy rynkowych i drobnego kupiectwa zaliczyć należy zwalczanie dzikiego handlu i sprawy podatkowe oraz sprawę podziału kontyngentów przy wywozie towarów do Gdańska.

Omówiono również szereg spraw natury organizacyjnej m. in. sprawę zatwierdzenia statutu Związku.

ZNIESIENIE KONTROLI PASZPORTOWEJ W WAGONACH ZAMKNIĘTYCH PODCZAS PRZEJAZDU PRZEZ TERYTORJUM W. M. GDAŃSKA.

Jak wiadomo od kilku miesięcy uchylona została w Tczewie i w Gdyni rewizja dewizowa dla podróżujących pomiędzy Gdynią a zapleczem w wagonach, które podczas jazdy przez terytorjum W. M. Gdańska były zamknięte.

Obecnie na skutek interwencji Izby naszej Wojewoda Pomorski zarządził skasowanie w Tczewie również rewizji dowodów osobistych dla podróżujących we wspomnianych wagonach.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU SIERPNIU BR.

Obroty towarowe zamorskie portu gdyńskiego osiągnęły w mies. *sierpniu br. 659.764,1 ton* wobec 627.959,8 ton w mies. lipcu br. oraz 754.448,5 ton w mies. sierpniu 1935 roku.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 5,1% wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem rb. oraz nieco poważniejszy 12,5%-owy spadek obrotów w stosunku do mies. sierpnia 1935 r.

Dotychczasowe rezultaty pracy portu w okresie pierwszych ośmiu miesięcy r. b. (4.896.808,6 ton) w stosunku do tego samego okresu czasu roku ubiegłego (4.876.352,8 ton) dają wzrost minimalny — 20 tys. ton.

Na uzyskanie obrotów zamorskich w mies. sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 116.617,1 ton oraz wywóz zamorski — 543.147,— ton.

Przywóz zamorski w okresie pierwszych ośmiu miesięcy roku bież. wykazuje wzrost obrotów w stosunku do tego samego okresu czasu roku ubiegłego (775.450,— t. wobec 711.197,5 t.)

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (116.617,1 ton) wykazuje 6.5%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. lipcem br. (109.480,— ton) oraz poważny 43,7% wzrost obrotów w stosunku do mies. sierpnia 1935 r. (81.104,— ton). Wzrost spowodowała przedewszystkiem grupa surowców hutniczych, jak złom żelazny i rudy różne. Łączy się to z sygnalizowanem już z tego miejsca kilkakrotnie poważnem ożywieniem przemysłu hutniczego. Importowano w m. sierpniu r. b. rud różnych i wypałków pirytowych 26.480 t wobec 9.575 ton w mies. lipcu rb., złomu żelaznego natomiast 48.069 ton wobec 33.813 ton w ub. mies. lipcu rb. Rozpoczynający się sezon śledziowy daje przeszło 100%-owy wzrost przywozu śledzi solonych 4.325 ton wobec 2.049 ton w mies. lipcu rb.) Z innych mniej poważnych pozycyj dobre rezultaty daje import nasion oleistych (1.320 ton wobec 740 ton), garbników (2.162 ton wobec 1.203 ton), przędza bawełniana (303 ton wobec 146 ton), juta (1.126 ton wobec 1.014 ton), szmaty (1.540 ton wobec 1.227 ton), celuloza (1.137 ton wobec 347 ton), miedź (1.078 ton wobec 851 ton), oraz części wagonów i lokomotyw (455 ton wobec 189 ton).

Spadek przywozu wykazały natomiast pozycje: owoców świeżych — 429 ton (1.496 ton), ryżu surowego — 2 tony (10.360 ton), asfaltu — 21 ton (612 ton), tłuszczy zwierz. i sur. — 804 ton (1.140 ton), fosforytów — 3.404 ton (10.798 ton), żużli Thomasa — 5.600 ton (7.136 ton), soli potasowej — 70 ton (2.990 ton), wełny — 900 ton (1.190 ton), bawełny — 5.177 ton (6.604 ton), papieru — 995 ton (1.366 ton), maszyn, aparatów i części — 294 ton (775 ton), oraz samochodów, motocykli i części — 57 ton (79 ton).

Spadek przywozu owoców świeżych ma swoje źródło w sezonie owoców krajowych; ryżu surowego w konjunkturze panującej na rynku wewnętrznym. Obniżenie się importu surowców nawozów sztucznych ma charakter wybitnie sezonowy i łączy się z początkiem jesiennych robót polnych. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w mies. sierpniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	sierpień 1936	sierpień 1935
Nasiona różne	—	2
nasiona oleiste	1320	1.207
ryż surowy	2	7.408
owoce świeże	429	1.022
owoce suszone	390	289
konserwy owocowe	17	27
orzechy i migdały	13	6
kawa	710	190

herbata	89	73
kakao	290	677
korzenie	121	48
rośliny, materj. roślinne, trzcina	57	33
żywica	432	417
śledzie świeże	53	188
śledzie solone	4.325	3.469
rudy różne i wypałki pirytowe	26.480	17.830
oleje	138	38
smoła i smary	38	51
tłuszcze i oleje roślinne	180	224
tłuszcze zwierzęce surowe	804	1.021
tran	285	191
asfalt	21	460
napoje alkoholowe i inne	41	9
tytoń	107	247
siarka	262	243
przetwory chemiczne	210	164
farby	46	29
garbniki	2.162	1.086
fosforyty	3.404	1.595
żużle Thomasa	5.600	7.700
sól potasowa	70	3.445
skóry	3.027	1.875
wełna	900	1.039
odpadki wełny	106	47
przędza wełniana	49	8
bawełna	5.177	3.728
odpadki bawełny	117	68
przeędza bawełniana	303	97
len, konopie, sizal i inne wł. rośl.	49	88
juta	1.126	1 290
szmaty	1.540	661
kauczuk	380	394
wyroby gumowe	64	49
papier	995	1.431
papa, tektura	29	19
celuloza	1.137	354
żelazo surowe	342	426
metale różne	297	50
złom żelazny	48.069	15 129
miedź	1.078	1.659
cyna	89	49
cynk	1	6
wyroby żelazne i metalowe	204	201
maszyny, aparaty i części	294	350
części wagonów i lokom.	455	340
samochody, motocykle i części	57	104
różne	2.636	2.053
Razem	116.617	81.104

Wywóz zamorski w okresie pierwszych ośmiu miesięcy roku bieżącego (4.121.358,6 t.) wykazuje 1,1%-owy spadek obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (4.165.155,3 ton). Spadek ten spowodowany został wyłącznie nader słabemi rezultatami wywozu miesiąca sierpnia r. b.

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (543.147 ton) wykazuje 4,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. lipcem r. b. (518.479,8 ton)oraz poważny 34,2%-owy spadek w stosunku do mies. sierpnia 1935 roku (673.344,5 ton).

Nieznaczny wzrost w stosunku do lipca b. r. spowodowała przedewszystkiem grupa wytworów mineralnych: węgiel eksportowy — 419.465 ton (403.350 ton), węgiel bunkrowy — 34.253 ton (28.350 ton), oraz koks — 22.263 ton (12.500 ton). Poprawa eksportu węgla związana jest z nowym układem z importerami szwedzkimi, mającym ważność od 1. VII. 1936 r. do końca roku 1937, oraz zwiększeniem się zbytu do Belgji i Włoch. Poza grupą mineralną wykazują wzrost: ryż wyłuszczony — 2.433 ton (691 ton), szynki i inne peklowane — 373 ton (108 ton), jaja — 2.579 ton (2.412 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 338 ton (194 ton), wytłoki buraczane — 973 ton (brak), mączka kostna — 607 ton (brak), sól potasowa — 1.910 ton (276 ton), bale i słupy — 888 ton (210 ton), żelazo surowe — 881 ton (102 ton), żelazo handlowe — 9.007 ton (4.378 ton), wyroby żelazne — 2.237 ton (1.469 ton) oraz blacha cynkowa — 755 ton (363 ton). Na szczególne podkreślenie wśród powyższych pozycyj zasługuje ok. 4-krotne wzmożenie się reeksportu ryżu wyłuszczonego.

Dobre rezultaty daje eksport produktów hodowlanych, jak szynki i inne peklowane szczególniej na rynek amerykański. Należałoby zwrócić jeszcze uwagę na doskonale rozwijający się eksport produktów hutniczych ze szczególnem uwzględnieniem żelaza handlowego surowego, oraz szeregu wyrobów metalowych.

Pewien spadek wykazały pozycje eksportu: mąka ryżowa — 331 ton (600 ton), słód — 1.462 ton (2.265 ton), nasiona i rośliny — 20 ton (161 ton), bekony — 1.437 ton (1.806 ton), masło — 1.185 ton (1.522 ton), cement — 660 ton (2.125 ton), sól — brak (117 ton), przetwory mięsne — 1.101 ton (1.171 ton), cukier — 616 ton (5.054 ton), makuchy — 598 ton (1.727 ton), karbid — 141 ton (213 ton), biel cynkowa — 352 ton (542 ton), tkaniny — 831 ton (1.025 ton), bawełna i odpadki — 46 ton (101 ton), drzewo tarte — 25.187 ton (29.297 ton), wyroby z drzewa — 427 ton (984 ton), dykty i forniery — 1.421 ton (1.539 ton), meble gięte — 418 ton (529 ton), papier — 498 ton (602 ton), szyny kolejowe — brak (3.119 ton), rury żelazne i żeliwne — 1.733 ton (2.003 ton), oraz cynk — 1.713 ton (1.739 ton).

Wśród dość licznego szeregu tych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek wywozu cukru, drzewa tartego oraz szyn kolejowych. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w mies. sierpniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	sierpień 1936	sierpień 1935
Strączkowe	31	—
mąka ryżowa	331	520
mąka	—	125
mąka pastewna	103	356
ryż	2.433	415
słód	1.462	135
owoce świeże	10	16
konserwy owocowe	6	2
nasiona i rośliny	20	35
szynki i inne peklowane	373	159
bekony	1.437	2.171
drób i ptactwo bite	24	21
jaja	2.579	4.108
masło	1.185	872
cement	660	762
sól	—	30
węgiel eksportowy	419.465	515.140
węgiel bunkrowy	34.253	47.435
koks	22.263	30.257
oleje i parafiny	11	5
tłuszcze zwierzęce	338	731
przetwory mięsne	1.101	313
cukier	616	8.240
napoje alkoholowe	2	2
spirytus	7	—
makuchy	398	1.187
wytłoki buraczane	973	—
soda	3	673
salmiak	38	11
karbid	141	—
farby	4	11
mączka kostna	607	—
biel cynkowa	352	249
sól potasowa	1.910	1.645
saletra	—	29
skóry	65	71
tkaniny	831	846
bawełna i odpadki	46	181
bale i słupy	888	288
drzewo tarte	25.187	33.449
wyroby z drzewa	427	223
klepki	—	47
dykty i forniery	1.421	1.854
meble gięte	418	427
wyroby koszykowe	84	8
papier	498	1.009
papa i tektura	236	156
celuloza	789	683
żelazo surowe	881	—
żelazo handlowe	9.007	4.546
metale różne	132	37
wyroby żel. i metalowe	2.237	834
szyny kolejowe	—	3.129
rury żelazne i żeliwne	1.753	2.338
cynk	1.713	741
blacha cynkowa	755	261
różne	2.441	6.927
Razem	543.147	673.543

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotu towarowego wykazuje wzrost ilości oraz pojemności tak na przyjściu jak i na wyjściu. Przyszło bowiem 430 (395) statków o pojemności 464.864 n. r. t. (423.877 n. r. t.), wyszło zaś 419 (403) statków o pojemności 457.965 n. r. t. (427.764 n. r. t.)

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. sierpniu r. b. wyniósł 1.081.1 n. r. t. (1.098,4 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 36 (33).

Średni postój statków wyniósł 51.2 godzin (54,8 godzin).

Szczegółowo ilustruje ruch statków w mies. sprawozdawczym poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	statków	N.R.T.	statków	N.R.T.
Polska	61	100.283	62	100.500
W. M. Gdańsk	3	1.190	2	1.112
Anglja	23	48.932	22	47.759
Danja	48	36.374	49	37.787
Estonja	10	5.282	9	3.569
Finlandja	17	15.304	19	20.205
Francja	5	22.222	5	22.222
Grecja	10	22.314	10	21.197
Holandja	11	4.728	8	3.060
Islandja	2	870	2	870
Łotwa	4	3.803	3	3.373
Niemcy	54	29.138	53	28.705
Norwegja	36	28.815	34	26.253
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.171	9	28.171
Szwecja	125	85.501	121	83.388
Węgry	1	346	1	346
Włochy	9	27.508	8	25.365
Z .S. R. R.	2	4.083	2	4.083
Razem	430	464.864	419	457.965

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Polska — 1-sze miejsce, Szwecja — 2, Anglja — 3, Danja — 4, Niemcy — 5, Stany Zjedn. Am. P. — 6, Norwegja — 7, Włochy — 8, Francja — 9, Grecja — 10, Finlandja — 11. Estonja — 12, Z. S. R. R. — 13, Holandja — 14. Łotwa — 15, W. M. Gdańsk — 16, Islandja — 17 i Węgry — 18. Kolejność bander w mies. sprawozdawczym do 4-go miejsca bez zmian z ub. miesiącami, dopiero od 5-go miejsca nastąpiły nieznaczne przegrupowania.

Ruch pasażerów w związku z sezonem wycieczek morskich utrzymuje się nadal na wysokim poziomie. Przyjechało bowiem 5182 pasażerów (4705), w tem: z Anglji — 163. Belgji — 31, Brazylji — 81, Danji — 1664, Estonji — 6, Finlandji — 35. Francji — 99, Holandji — 13. Niemiec — 4, Norwegji — 16, Stanów Zjedn. Am. P. — 799, Szwecji — 2256. Z. S. R. R. — 3 oraz via W. M. Gdańsk — 12.

Wyjechało zaś 4958 pasażerów (5.463), w tem: do Anglji — 203. Belgji — 1. Danji — 473, Finlandji — 1. Francji — 281. Holandji — 1, Łotwy — 590, Norwegji — 4. Stanów Zjednoczonych Am. P. — 1036. Szwecji — 2363, oraz via W. M. Gdańsk — 3.

UDZIAŁ BUDOWNICTWA GDYŃSKIEGO W OGÓLNYM RUCHU BUDOWLANYM POLSKI.

W ogólnym ruchu budowlanym na terenie Rzeczypospolitej Gdynia odgrywa bardzo poważną rolę ze względu na intensywność swej rozbudowy.

Świeżo opublikowane dane, dotyczące budownictwa w miastach z ludnością ponad 20 tysięcy mieszkańców (Wiadomości Statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego nr 26 z dn. 15 września br.) oraz materjały Referatu Statystycznego Komisarjatu Rządu w Gdyni pozwalają na zrobienie porównania budownictwa Gdyni do budownictwa w miastach ponad 20.000 mieszkańców.

Oto zestawienie:

Budynki rozpoczęte:

Wyszczególnienie	1935		półr 1936	
	liczba budynk.	kubatura w 1000m³	liczba budynk.	kubatura w 1000m³
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk.	5 926	4 675	3 535	2 960
Gdynia	443	327	321	321
%% udział Gdyni w budownictwie Polski	7,5	7,0	9,1	10,8

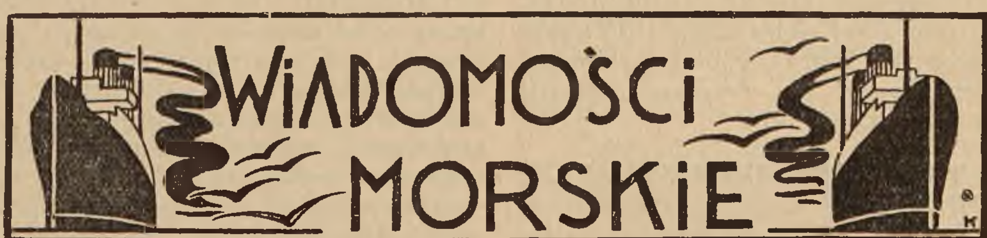
Z zestawienia tego możemy zaobserwować, że przy ogólnym rozwoju ruchu budowlanego, budownictwo w Gdyni rozwija się znacznie intensywniej, niż w pozostałych miastach Polski ogółem. Jeżeli porównamy pierwsze półrocze 1935 z półroczem 1936, to stwierdzimy, że na terenie wszystkich miast liczba budynków rozpoczętych wzrosła o 24,7% a kubatura o 33,8%, podczas gdy w Gdyni wzrost liczby budynków rozpoczętych mierzy się 58,9%, a kubatury 18,5%.

Przechodząc do drugiej części zagadnienia t. j. do budynków zakończonych, otrzymamy następujące zestawienie:

Budynki zakończone.

Wyszczególnienie	1935		półr. 1936	
	liczba budynk.	kubatura w 1000m³	liczba budynk.	kubatura w 1000m³
Miasta z ludnością ponad 20.000 mieszk.	7 542	6 962	2 100	1 586
Gdynia	674	818	243	166
%% udział Gdyni w budownictwie Polski	8,9	11,7	6,8	10,5

Zestawienie to wskazuje, że aczkolwiek udział Gdyni w budownictwie Polski (budynki zakończone) jest bardzo wielki, w pólroczu 1936 jest nieco mniejszy, niż w roku 1935. Porównując pierwsze półrocza lat 1935 i 1936 stwierdzamy, że na terenie wszystkich miast w rozwoju liczby zakończonych budynków nastąpił wzrost o 2,0%, podczas gdy w Gdyni nastąpił wzrost o 12,6%; co do kubatury budynków, to zmalała ona na terenie Polski ogółem o 3,0%, podczas gdy w Gdyni wzrosła o 49,6%.



PORT W KRÓLEWCU.

Port w Królewcu — jest typowo prowincjonalnym portem dowozowym, obsługującym prawie wyłącznie swe naturalne zaplecze tj. Prusy. Lansowana przed pewnym czasem koncepcja odnośnie jego powiązania linjami żeglugi transatlantyckiej z portami innych kontynentów, wydaje się nie mieć dostatecznego uzasadnienia gospodarczego, które wypływa zarówno z warunków geopolitycznego Królewca, jak również z jego dotychczasowego wyposażenia technicznego. Głębokość kanału pomiędzy Piławą a Królewcem i przedłużenie jego rzeką Pregołą wynosi zaledwie 6—7 metrów, w najgłębszem zaś miejscu 8 metrów, co nie pozwala na zawijanie statków o większym tonażu, któreby miały ewent. utrzymywać komunikację transatlantycką. Największe statki, jakie spotyka się w Królewcu mają pojemność przeważnie nie przekraczającą 2.000 ton. Głównie jednak widzi się tam statki mniejsze, używane do żeglugi kabotażowej, która jest też zasadniczo uprawiana z pobliskiemi portami, jak z Elblągiem, Gdańskiem, Kłajpedą i innemi. Należy przytem zaznaczyć, że zasadniczą cechą obrotów towarowych Królewca jest import z Rzeszy Niemieckiej, jakkolwiek pewne ilości ładunków przywożone są także z pobliskich państw bałtyckich.

Rozwój portu królewieckiego na przestrzeni ostatnich lat przedstawia poniżej umieszczona tabela jego obrotu towarowego (w tonach):

	przywóz	wywóz	ogólny obrót
1931	914.252	718.900	1.633.152
1932	1.044.391	630.629	1.675.020
1933	1.429.619	720.966	2.150.585
1934	1.791.997	906.681	2.698.988
1935	1.973.507	940.395	2.913.902
1936*	1.745.615*	349.961*	2.095.576*

Mimo to w porównaniu do ogólnego obrotu towarowego za rok 1935 jest to cyfra stosunkowo wielka, wprost rekordowa. Zjawisko zwiększonego obrotu towarowego w Królewcu jest jednak dla nas zupełnie zrozumiałe, jako następstwo zmniejszonego ostatnio kolejowego tranzytu towarowego przez Polskę. Jak wiadomo na skutek trudności płatniczych za tranzyt przez Pomorze zdecydowały się Niemcy ostatnio swój ruch towarowy kierować więcej na drogę morską. Skutki tego przekierunkowania przewozu towarowego są właśnie uwidocznione w stale wzrastających cyfrach obrotowych portu w Królewcu, tak samo jak i w znacznie zwiększonym przewozie pasażerskim, który w roku 1936 — osiągnął między Rzeszą, Gdańskiem a Prusami Wschodniemi oraz Kłajpedą nienotowaną dotychczas cyfrę 250.000 osób.

Jeśli chodzi o modernizację portu zaznaczyć wypada, że odpowiednio do swoich potrzeb postępuje ona stopniowo, jednak nie w takiem tempie i zakresie jak w innych portach sąsiednich np. w Gdańsku i Gdyni. Z urządzeń posiada Królewiec 4 spichrze zbożowe (w tem 2 nowoczesne) o łącznej pojemności 100.000 ton, pozatem nieznacznych rozmiarów chłodnię portową, jak również kilka nowoczesnych elektrycznych dźwigów przeładunkowych. Sam przeładunek towarów odbywa się wszakże po największej części z jednego statku na drugi winczami okrętowemi. Długość nabrzeży portowych, która obejmuje 2 istniejące baseny oraz brzegi po obydwu stronach Pregoły wynosi łącznie 3 km.

POLITYKA TABOROWA UNITED BALTIC CORPORATION.

Z okazji nabycia przez United Baltic Corporation, utrzymującej również regularne połączenie pomiędzy Gdynią/Gdańskiem a Londynem, małego parowca linii Fred Olsena „Buena Vista" Scandinavian Shipping Gazette podkreśla ciekawy fakt, że United Baltic Corporation nigdy nie zbudowała ani nie kupiła żadnego nowego statku, korzystając wyłącznie ze statków „przechodzonych".

Towarzystwo to (anglo - duńskie), powstało na wiosnę 1919 roku, przejmując od duńskiej Wschodnio-Azjatyckiej Kompanji 3 parowce, przemianowane na „Baltabor", „Baltannic" i „Baltriger". W owych czasach była konjunktura na przewóz emigrantów do Stanów Zjednoczonych i linja prosperowała jako dowozowa z poszczególnych portów wschodniego Bałtyku, oraz Gdańska do portów angielskich, dla przeokrętowania emigrantów na dalsze linje.

Ten początek — w postaci przejęcia parowców D. O. K., która już wówczas pozbywała się ze swej floty parowców, tworząc jednolitą flotę motorową, zaciążył na dalszej polityce towarzystwa w sprawie ewolucji jego tonażu. Scandinavian Shipping Gazette nawet twierdzi, że U. B. C. nigdy żadnej polityki w tym względzie nie miało, pismo jednak przyznaje, że w kupowaniu „second hand" — tonażu była zdrowa myśl, że koszty budowy nowych statków są zbyt wysokie, ażeby być usprawiedliwionemi późniejszą eksploatacją statku.

Pismo przyznaje, że flota U .B. C., złożona z samych second-hand ships jest jednakże znakomita, mimo, że jest bardzo niejednolita.

To też śmiało powiedzieć można, że towarzystwo tak postępujące jak U. B. C. posiada bardzo sprężystą i przystosowaną do swoich zadań na linjach politykę eksploatacyjną, tylko wykonuje ją bez programu budowy floty linjowej. Przy małej gęstości ruchu statków na linjach U. B. C. brak jednolitego typu statku nie odczuwa się jako wada, przeciwnie, ilość różnych statków co do wielkości, miejsc dla pasażerów, chłodni itd. pozwala w razie nasilenia ruchu, specjalnego ładunku, lub przeciwnie osłabienia ruchu pasażerów lub towarów stawić w odpowiednim kierunku odpowiedni statek linjowy, lub dodatkowy. Tak, na linji Anglja — porty Estonji i Łotwy towarzystwo zostało przy małych statkach, wprowadzając w ostatnich latach nawet mniejsze statki („Baltallinn") aniżeli kursujące tam początkowo („Baltrader", „Baltabor"). Na linji polskiej U. B. C. systematycznie zwiększało statki (z „Baltrigera" na „Baltavię" i „Baltarę", następnie na „Baltonię" i wreszcie na „Baltrover" (ex „Dominica" Furness Withy), największy ze wszystkich.

Nowo nabyty „Buena Vista" jest w stosunku do „Baltrovera" małym statkiem, mierząc zaledwie 2.000 t. brutto, ma on ograniczoną ilość miejsc dla pasażerów. Jest on dużym statkiem dla linji estońsko-łotewskiej w kierunku Londynu, natomiast dla linji polskiej U. B. C. zapewne posłuży jako statek dodatkowy oraz zastępczy w razie zmniejszonego ruchu, zwłaszcza w zimie.

BERNSTEIN LINE I RED STAR LINE OPIERAĆ SIĘ BĘDĄ RÓWNIEŻ O ROTTERDAM.

Połączenia regularne Red Star Line, a w ostatnich latach również wyłonionej z niej niemieckiej Bernstein Line pomiędzy Nowym Jorkiem a Antwerpją zasadniczo nie były rozszerzane aż do Rotterdamu, konkurenta Antwerpji. Ładunki przeznaczone do Rotterdamu

*) Cyfry podane za rok 1936 obejmują obrót przeładunkowy za pierwsze półrocze.

były wysyłane z przeładunkiem w Antwerpji na lichtugi.

Począwszy od stycznia 1937 r. statki obu wymienionych linij będą zawijać również do Rotterdamu, co jak się spodziewają, przyczyni się do wzmocnienia przewozów tych linij: dotąd bowiem przewożono do Rotterdamu niemal wyłącznie samochody amerykańskie, z przeładunkiem, obecnie, w ruchu bezpośrednim spodziewane jest pojawienie się drobnicy i pasażerów. Przykład ten wskazuje na znaczenie bezpośrednich połączeń, zwłaszcza zaoceanicznych.

ZWIĘKSZENIE RUCHU W PORTACH ANGIELSKICH.

W pierwszej połowie 1936 roku ruch zagraniczny portów angielskich zwiększył się dość znacznie: weszło bowiem ogółem z zagranicznych portów 39.191 statków z 55.647.268 t. r. n. pojemności wobec 38.354 statków z 54.602.751 t. r. n. w odpowiednim okresie ub. roku. Zwiększenie liczby statków wynosi 3,1%, zwiększenie tonażu na wejściu — 2,2%, z czego widać, że ożywił się więcej ruch małych statków.

Z ogólnego tonażu załadowanych statków przypada na dziewięć większych portów 68% tonażu, na wyjściu natomiast 58%.

Z dziewięciu większych portów zmniejszył ruch na wyjściu tylko Plymouth, na wyjściu zmniejszył się dość znacznie ruch węglowego portu Cardiff.

ZNACZNE OŻYWIENIE W PORTACH SZWEDZKICH W I PÓŁROCZU BR.

Żegluga zagraniczna portów szwedzkich zwiększyła się z 30.059 statków na wejściu i wyjściu z 17.263.262 t. r. n. pojemności w pierwszem półroczu 1935 r. na 32.548 statków z 19.019.244 t. r. n. pojemności w pierwszem półroczu 1936 roku. Zwiększenie obrotu tonażu w szwedzkich portach w żegludze zagranicznej w ten sposób wynosi okrągło 10%. Zwiększenie tłumaczy się zwiększeniem wywozu rudy, ogólnem ożywieniem przemysłowem Szwecji, oraz zwiększeniem ilości linjowych połączeń portów szwedzkich z zagranicą.

WZROST RUCHU OKRĘTOWEGO W PORTACH FINLANDJI.

W żadnym innym kraju nie daje się zaobserwować tak znaczne ożywienie ruchu okrętowego w portach jak w Finlandji w pierwszej połowie bieżącego roku, mimo nawet, że zima, której nasilenie największe na wodach Finlandji przypada na luty — marzec, należała tam w tym roku do ciężkich.

Weszło do portów fińskich w pierwszej połowie 1936 r. 4.602 statków handlowych o ogólnej pojemności 3.561.532 t. r. n., wobec 3.914 statków z 2.874.880 t. r. n. w odpowiednim okresie 1935. Wzrot tonażu na wejściu wynosi okrągło 20 procent, wzrost liczby statków jest mniejszy; więc średni tonaż statku na wejściu w tym okresie się zwiększył. Wzrost tłumaczy się ogólną konjunkturą gospodarczą Finlandji, którą bez przesady określić można jako świetną.

Na ruch zagraniczny przypadło na wejściu 3.028 statków z 2.195.372 t. r. n., na ruch kabotażowy 1.574 statków z 1.366.160 t. r. n.

Kolejność portów pod względem tonażu na wejściu była: Helsinki — 1.404.976 t. r. n., Kotka — 1.339.156 t. r. n., Viipuri i Trangsund — 914.067 t. r. n., Abo — 805.713 t. r. n., Björneborg wraz z Rafsö i Mäntyluoto — 344.116 t. r. n., Mariehamn — 153.471 t. r. n. We wszystkich tych portach tonaż ogólny się zwiększył, procentowo jednak względem odpowiedniego półrocza ubiegłego roku największą zwyżkę miały: Viipuri/Trangsund, Abo i Björneborg.

Pod względem kierunku ruchu pierwsze miejsce nadal zajmowała Anglja, dalej następowały: Szwecja, Niemcy, Danja, Estonja. — Procentowo względem I-go półrocza ub. roku najwięcej wzrósł ruch w kierunku Anglji, oraz Szwecji, najmniej w kierunku Niemiec.

PORT IXPILA.

Coraz częściej jest wymieniany zachodnio - finlandzki port Ixpila, który jest najgłębszym fińskim portem Botniki na północ od cieśniny Kvarken. Port ma 24-stopową redę i po ukończeniu pogłębiania, wykonywanego obecnie, przy nabrzeżach będzie 21 stóp. Długość nabrzeży wynosi 800 mtr. Wysyłając rocznie 700.000 mtr. kub. kopalniaków i 22.000 std. tarcicy port staje się również z roku na rok większym odbiorcą towarów importowych.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

KONIECZNOŚĆ ZACHOWANIA OSTROŻNOŚCI PRZY WCHODZENIU W KONTAKT Z HOLENDERSKIMI PRODUCENTAMI KWIATÓW.

Konsulat holenderski w Gdyni komunikuje, że poza licznymi bardzo poważnymi holenderskimi producentami kwiatów cebulkowych istnieje pewna ilość takich, którzy zupełnie nie zasługują na zaufanie. Rozwijają oni swoją krzywdzącą ogół działalność przeważnie zagranicą przyciągając klientelę za

pomocą publikacyj i ogłoszeń korzystnych ofert w czasopismach.

Byłoby w interesie ogółu przestrzec publiczność przed tymi niesumiennymi kupcami polecając jej, aby nie korzystała z tych zachęcających ofert przedtem nim nie zasięgnie odnośnych informacyj czy to u Agentów Dyplomatycznych i Konsularnych holenderskich, czy to w Departamencie Rolnictwa i Rybołówstwa w Hadze.

DOSTAWY ZIEMNIAKÓW DO PALESTYNY.

Import ziemniaków do Palestyny podlega cłom ruchomym, które zostają odpowiednio zmieniane w zależności od pory roku i tak: od 1. IV. do 15. VII, cło od 1 tony wynosi — ŁP. 3; od 16. VII. do 31. III — ŁP. 1. — Ponieważ cena detaliczna na ziemniaki na rynku palestyńskim wynosi około ŁP. 6,500 za tonę, widoki zbytu są niepomyślne, zwłaszcza w okresie od 1. IV. do 15. VII, kiedy opłaty celne, frachtowe, wyładunkowe i zwózkowe wynoszą dla ziemniaków z Polski ŁP. 5,100 od tony.

Pod względem kalkulacji i opłacalności eksport może być brany w rachubę jedynie w sierpniu, wrześniu i październiku, gdy cło jest niższe. Widoki eksportu dla ziemniaków polskich w miesiącach jesiennych są również niewielkie, jednak należy zaznaczyć bowiem, że uprawa ziemniaków w Palestynie poczyniła duże postępy i gospodarstwa mieszane w osiedlach rolnych przeznaczają dużo ziemi pod uprawę ziemniaków, tak, że w wyniku tego import do Palestyny się zmniejsza, nawet z pobliskiego Cypru.

WARUNKI ZBYTU RYB W PALESTYNIE.

Palestyna jest stałym odbiorcą ryb słodkowodnych. Obok Syrji, Egiptu i Iraku, ryby słodkowodne importowane są również z Austrji, Jugosławji, Rumunji i Węgier.

Import świeżych ryb z Jugosławji i Rumunji odbywa się w sposób następujący: — Ryby świeże w specjalnie przeznaczonych do tego kadziach z wodą słodką, kierowane są zazwyczaj z Jugosławji i Rumunji do portu w Konstancy. W Konstancy są one przeładowywane na statki zaopatrzone w specjalne do tego celu przygotowane na pokładach statków baseny z wodą słodką. Ponieważ przejazd z Konstancy do Palestyny trwa od 4-ch do 5-ciu dni, w przeciągu tego czasu i przy użyciu aparatów tlenowych starano się utrzymywać ryby przy życiu. Mimo tych zabiegów ok. 50—60% nie pozostawało przy życiu. Przekonano się, iż silne nagrzewanie się wody oraz brak dopływu świeżej, było powodem śnięcia ryb. Dlatego w bież. roku wprowadzono stałe oczyszczanie wody przy pomocy pomp i filtrów. Dla utrzymywania odpowiednio niskiej temperatury i jakby odświeżania wody, wkłada się do basenu pewną ilość lodu. W wyniku tych ulepszeń i podczas transportu zasypia obecnie około 10 — 20 proc. ryb, które niezwłocznie są wyjmowane z basenu przechowywane w chłodni i następnie sprzedawane w Palestynie, jako ryby śnięte, zdatne do spożycia.

Import ryb śniętych do Palestyny odbywa się w sposób nader ciekawy. Do tego rodzaju eksportu do Palestyny w roku bieżącym przystąpiła Rumunja, według specjalnych wskazówek Państwowego Urzędu Rybnego w Rumunji.

Ryby śnięte, na podstawie wspomnianych przepisów o pakowaniu i przechowywaniu ryb, przeznaczonych do krajów ciepłych, — przewożone są w lodzie. Ryby pakowane są do skrzyń drewnianych, długości 1,25 m. szerokości 75 cm, wysokości 50 cm. Wewnątrz skrzynie są wyściełane grubą i mocną rogożą. Dno skrzyni pokrywa się grubą warstwą mielonego lodu t. zw. matowego.

Ryby są układane na lodzie do góry brzuchem, następnie każdą warstwę ryb przekłada się warstwą mielonego lodu, aż do wypełnienia skrzyni, poczem całość przykrywa się rogożą. Po zamknięciu skrzynki, ściąga się ją żelaznemi obręczami, poczem jest ona gotowa do transportu. Skrzynia w ten sposób zapakowana mieści w sobie przeciętnie 60 — 75 kg ryb netto. Skrzynki winny być ładowane do wagonów z chłodniami, zaś transport kolejowy winien przybywać do portu w Konstancy w dniu odejścia statku, ażeby uniknąć przechowywania transportu w magazynach a nie chłodniach.

Cło w Palestynie od ryb wynosi 5 milsów — 0,133 złp. od kilograma. Palestyńskie władze celne odliczają 20 proc. na opakowanie i lód.

Żywe karpie importowane są z Jugosławji i Rumunji, w sposób wyżej określony przez Konstancę. Cena hurtowa wynosi 120 milsów za kilogram — 3,18 zł, a za 1 rotel — 9,15 zł, — hurt, cena rynkowa we czwartki i piątki — 480 do 520 milsów za rotel (za 1 rotel detal ca 13,30 zł, czyli kg 2,88).

Żywych szczupaków na rynku palestyńskim niema, cena śniętych wynosi 150 milsów za rotel w sprzedaży hurtowej, w detalu — od 180 do 200 milsów, za rotel.

Ceny ryb, które w drodze zasypiają w basenach i które były przechowywane w chłodniach, kalkulują się w Palestynie od 170 do 180 milsów za rotel.

Ceny ryb śniętych, przesyłanych w skrzynkach opisanych jak wyżej, kalkulują się — 150 milsów za rotel (1 funt pal. a 100 milsów — 26,60 zł.)

Przy eksporcie karpi i szczupaków śniętych, Rumunja zwraca szczególną uwagę, aże-

by oczy ryb, przy ich pakowaniu do skrzyń, były obficie przesypywane lodem.

Obok importu ryb żywych i śniętych istnieją możliwości zbytu również ryb wędzonych. Zwłaszcza import piklingów, sielaw flader i t. zw. „Kipperharings", mógłby mieć w Palestynie powodzenie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 SIERPNIA 1936 ROKU.

ARGENTYNA. Według informacyj prasowych wstrzymany został przydział dewiz na zapłatę importu z Francji. Zarządzenie to wynika z wyczerpania kwot dewiz, pochodzących z eksportu argentyńskiego do Francji.

Zarządzeniem z dnia 20. 7. 36 r. został uregulowany przywóz produktów naftowych przy jednoczesnem wydaniu zakazu wywozu płynnych paliw.

BRAZYLJA. Dla ułatwienia eksportu rząd brazylijski wprowadził zwroty ceł przy wywozie od importowanych surowców oraz zwrot ceł za opakowanie przy wywozie konserw mięsnych, owocowych i jaj.

BELGJA. Z dn. 7. 8. 36 r. włączony został import kartonu zwykłego do systemu kontyngentowego (poz. 724).

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 10. 8. 36 r. obowiązują dopłaty celne: dla pszenicy 2 kc. (dotychczas 10), żyto — 20 (22), jęczmień — 32 (34), owies — 19 (21).

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 20. 7. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz sadzy z poz. ex 605.

Rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z 30. 7. br. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz melasy z poz. 21 i surowych buraków ex poz. 44b.

Stosownie do wymiany not między rządami czechosłowackim a jugosłowiańskim (Zb. Zak. nr 234/36) będzie w rb. obowiązywać stawka konwencyjna kc. 15, na śliwki jugosłowiańskie z pozycji 37a/6 betta, już od 1. 8. br. (w roku ub. od 15. 8. do 31. 8. br.)

DANJA. Wykaz opłat importowych od zbóż, obowiązujący od 8. 8. 36 r., znajduje się w P. I. E.

EGIPT. Ze względu na zarządzenia wydane w stosunku do przywozu bawełny i tkanin ze sztucznego jedwabiu z Japonji został wprowadzony przy imporcie z innych krajów obowiązek dołączenia przy transportach świadectw pochodzenia.

EKWADOR. W drodze dekretu rządowego została wprowadzona w Ekwadorze reglamentacja dewizowa.

Na różne rodzaje papieru wprowadzona została 50%-owa dopłata celna przy imporcie z Japonji, Kanady, Trinidad, Szwecji, Z. S. S. R., Finlandji, Indyj Brytyjskich i Norwegji, ze względu na to, że przywóz z tych krajów przewyższa wywóz z Ekwadoru do nich o więcej niż 30%.

FILIPINY. Zamierzona jest podwyżka stawek celnych o 100%, zwłaszcza w stosunku do towarów, które konkurują z towarami amerykańskiemi.

GRECJA. Dekretem z dn. 31. 7. 36 r. wprowadzony został dodatkowy kontyngent dla tkanin wełnianych z Niemiec w wys. 45.000 kg.

Na zasadzie zarządzenia Min. Finansów z 1. 7. 36 r. została utworzona przy Banku Greckim specjalna komisja, która rozstrzygać będzie kwestje udzielania pozwoleń przywozowych na towary listy B (towary importowane na zasadzie kompensaty) z krajów, z któremi Grecja, posiadając układy clearingowe, ma bierny bilans handlowy. Do krajów tych zaliczone zostały: Czechosłowacja, Austrja, Węgry, Szwajcarja, Belgja.

HISZPANJA. Na drugą dekadę sierpnia mnożnik celny ustalono na 137,75.

HOLANDJA. Przedłużono kontyngentowanie:

	Bież. okres skontyng.	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Woda amoniakowa	1.7.36—1.7.37	1934 r.	100% wagi netto
Benzol oraz produkty pochodne, służące do napędu motorow.	1.7.36—1.7.37	1.10.34—1.10.35	100% wagi netto
Saletra chilijska	1.7.36—1.7.37	1932/33	100% wagi netto
Azotniak wapn.	1.7.36—1.1.37	1933/34	100% wagi brutto
Nawozy sztuczne azotowe	1.7.36—1.7.37	1.7.32—1.5.33	30% wagi brutto
Superfosfaty	1.7.36—1.10.36	1.5.35—1.5.36	60% wagi brutto
Koszule męskie	1.7.36—1.6.37	1930/31	30% wart.

	Okres bazowy	Ustaw. przydział
Siatki żelazne	1934/5	80% pow. w m²
Siatki z in. metali	1934/5	80% wagi brutto
Węże gumowe	1.8.34—1.8.35	100% długości w m.
Opony i dętki rowerowe	1929/30/31	25% sztuk
Rowery	1934	100% sztuk
Ramy rowerowe	1934	40% sztuk
Części i przybory do rowerów	1934	40% wagi brutto
Lampki elektryczne do rowerów	1934	40% sztuk
Makuchy kokosowe	1.7.31—1.7.33	30% wagi brutto
Makuchy inne	1.8.35—1.8.36	100% wagi brutto
Wyroby kokos.	1.12.34—1.8.35	100% wagi brutto
Szkło wodne	1934	60% wagi brutto

Z dn. 1 lipca rb. skontyngentowany został wwóz przędzy lnianej (nieskręcanej) do Holandji.

Okres skontyngentowania — 1. 7. 36 — 1. 10. 36. Okres bazowy — 1935 r.

Ustawowy przydział kontyngentu — 50% przeciętnego, trzymiesięcznego przywozu brutto z okresu bazowego.

Pozycja statystyki holenderskiej — 693.

IRAK. Wprowadzony został ze względu na przywóz japoński, przepis o obowiązkowem przedkładaniu świadectw pochodzenia na wyroby bawełniane, jedwabne i ze sztucznego jedwabiu.

JAPONJA. Wprowadzony został zarządzeniem z dnia 23. 7. 36 r. system licencyjny przy wywozie wełny, również gremplowanej i czesanej, odpadków oraz dywanów.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

TRZY LATA RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO.

(Z powodu wydania sprawozdania Morskiego Urzędu Rybackiego i Morskiego Instytutu Rybackiego za lata 1933-1935).

Świeżo ukazało się wysoce interesujące, starannie opracowane i zaopatrzone w liczne tablice statystyczne wydanie: „Polskie Rybołówstwo Morskie". Sprawozdanie szóste, lata 1933 — 1935.

Trzy lata w rozwoju naszego rybołówstwa morskiego — to okres duży, a nawet bardzo duży, ze względu na szybką ewolucję jak samego rybołówstwa morskiego rozwijającego się pod polską banderą, tak i handlu rybami morskiemi i przemysłu przetworów rybnych, który właśnie w ostatnich trzech latach poczynił na naszem wybrzeżu postępy o rozmachu iście amerykańskim. Ostatnie trzylecie — to okres intesyfikacji połowów, przy szybszym jeszcze, bo przed trzema laty niedostatecznym, — rozwojem przemysłu przeróbki surowca rybnego na wędzony towar, oraz konserwy.

Szczęśliwa myśl zaopatrzenia sprawozdania trzyletniego w ilustracje, jak i dopasowania treści sprawozdania do najogólniejszych zainteresowań czytelników, bez uszczerbku dla ścisłości i powagi sprawozdania dała niezmiernie pożyteczną książkę podręczną. którą czyta się jak romans, zawierający jednocześnie wszystkie materjały statystyczne i porównawcze niezbędne dla poważniejszych badań. Z treści tego sprawozdania widzimy jak daleko już jednak jesteśmy w rozwoju spraw rybołówczych, jak wszystko dojrzało już dobrze do obecnego stanu tych spraw i jak konieczny i naturalny będzie dalszy rozwój jak połowów dalekomorskich i bałtyckich, tak i pogłębianie handlu i konsumcji ryby w kraju.

Wydanie składa się z dwu części: pierwszej, większej poniekąd głównej, obejmującej całokształt spraw rybackich, handlu i przemysłu rybnego i mniejszej, dodatkowej obejmującej sprawozdanie Morskiego Instytutu Rybackiego.

Żeby dać pojęcie o wszechstronności treści głównej części wystarczy wymienić tematy opracowane w tej części: rybacy i stan gospodarczy ich — do str. 12, zapomogi i pomoc dla rybaków, majątek rybacki, statki, wypadki na morzu i straty rybackie do str. 21, miejsca połowów, nowe narzędzia połowów (omówienie połowów włókiem i t. zw. „tuków") do str. 22. Rybołówstwo przybrzeżne, uprawianie i wydajność połowów, połowy poszczególnych gatunków ryb, do str. 28.

Dalej do str. 26 omówione są połowy poszczególnych gatunków z nadzwyczaj pouczającemi djagramami dla poszczególnych gatunków i odpowiednim komentarzem w tekście. Rybołówstwo dalsze i dalekomorskie, omówione są na str. 36-41. Najciekawszą dla ogółu jest dalsza treść: przemysł i handel, przetwórcze zakłady na wybrzeżu, wędzenie i koszty przeróbki, nabywanie surowca i sprzedaż przetworów, spółdzielnie i kupcy, wywóz do Gdańska, wywóz zagranicę, handel rybą zagraniczną, spożycie ryb — do str. 57. — Ta część sprawozdania ma treść ujętą bardzo żywo. niektóre części sprawozdania dotyczącego handlu surowym i wędzonym szprotem są o napięciu niemal dramatycznem, przedstawiając bezstronnie dzieje rzeczywiście dramatycznej walki o cenę surowca rybnego w okresie obfitych połowów szprota i wahań cen na surowiec rybny w tym okresie.

Sprawozdanie przyznaje (na str. 48) że „gdyby w przyszłości położenie na rynku surowca nie uległo poprawie, było krzywdzące dla rybaków i tamujące równocześnie rozwój przemysłu, to wypadnie wydać zarządzenie urzędowe dla usunięcia niedomagań rynku".

Nie mniej niż 17 tablic statystycznych stanowi niezbędne i rzeczowe uzupełnienie tekstu sprawozdania. Szkoda tylko, że w tablicach statystycznych w przeciwieństwie do djagramów tekstu nie nawiązano łączności do lat z przed roku 1933. Gdyby podana była w tych tablicach naprzykład średnia z poprzedniego trzechlecia i liczby dla roku 1932, toby każdy czytelnik sprawozdania, nie uciekający się lub nie mogący uciekać się do poprzednich sprawozdań, otrzymałby jasny obraz stosunku rozwojowego połowów ostatniego trzechlecia do lat poprzednich.

Sprawozdanie Morskiego Instytutu Rybackiego obejmuje sprawy wchodzące w zakres działania Instytutu: badania i próbne połowy, statki instytutu, kształcenie rybaków i pracowników, wydawnictwa, stowarzyszenia i pomoc dla rybaków, budowa statków, wyciąg statkowy, rynek rybny, Hala i Chłodnia Rybna, składy śledziowe, propaganda spożycia. KLT.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM W MIESIĄCU SIERPNIU.

(na podstawie danych Związku Eksporterów ziemniaków).

W miesiącu lipcu zapasy ziemniaków zetów wcześniejszemi odmianami ziemniaków szłorocznych zostały zupełnie zużyte, wobec czego w miesiącu sierpniu dokonywano obronowych.

Zbiory tegoroczne nie są jeszcze ustalone, ani co do ilości, ani co do jakości. Według opinji rolników, zbiory tegoroczne zapowiadają się gorzej ze względu na nadmiar opadów atmosferycznych, oraz na niepoprawiającą się pogodę. Ziemniaki naogół są wodniste, co utrudniać może ich przechowanie. Rolnicy nie dokonują jeszcze zbiorów i zajmują bardzo wyczekujące stanowisko co do cen.

Eksporterzy nawiązali kontakt z krajami zamorskiemi jak Argentyna, Urugwaj i Brazylja i mają możność dostarczenia tamże większych ilości ziemniaków. Jest to jednak próba, której powodzenie zależy nietylko od eksportera, ale i od konjunktury, sztucznie regulowanej przez rynki odbiorcze dumpingowemi zarządzeniami. Irlandja wypłaca bez względu na kalkulację swym eksporterom zł 23,— na tonie premji eksportowej, Holandja około zł 3,— na kwintalu, również inne kraje wypłacają premje eksportowe i to za ziemniaki jadalne jak i sadzeniaki. W tych warunkach polski towar jest mało konkurencyjny, chociaż jakościowo nie ustępuje zagranicy.

Rynki europejskie zgłaszają zapotrzebowanie na sadzeniaki, jednak polscy eksporterzy ostrożnie podchodzą do zawierania umów, gdyż sytuacja cen nie jest ani u nas, ani zagranicą wyjaśniona.

Mimo dość późnej pory, dotychczas z Gdańskiem nie uzgodniono ceny na dostawy jesienne. Rolnicy jak i kupcy zdradzają z tego powodu pewne zaniepokojenie, gdyż Gdańsk w jesieni może konsumować ziemniaki z własnych zbiorów.

Ceny płacone producentom za sadzeniaki eksportowe wahają się od zł 5,50 do zł 9,— za 100 kg w zależności od odsiewu, odmiany i jakości.

Za ziemniaki jadalne producenci żądają zł 3,— do 3,50 za 100 kg loko stacja załadowania.

Na rynkach lokalnych w obrocie detalicznym za ziemniaki z nowych zbiorów płacono zł 4,— do 5,— loco spożywca.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	21. 9. 28. 9.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	23. 9. 30. 9.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri** **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Wasa, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s E. RUSS s/s CHR. RUSS s/s CREMON	20. 9. ok. 23. 9. 26. 9.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	3. 10.	**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	29. 9.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	21. 9. 28. 9.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA* s/s CIESZYN*	23. 9. 30. 9.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	2. 10.
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	20. 9. 4. 10.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	21. 9. 5. 10.
		ŁOTWA		
s/s HERO* lub subst. (via Bremen) s/s LEANDER lub subst.	21. 9. 28. 9.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s HERO* lub subst. s/s LEANDER lub subst.	21. 9. 28. 9.
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	20. 9. 4. 10.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	21. 9. 5. 10.
s/s ANNA GRETA	27. 9. 11. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 1—2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	30. 9. 14. 10.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	27. 9. 11. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	30. 9. 14. 10.
s/s MARIEHOLM*	26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MARIEHOLM*	26/28. 9.
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	20. 9. 4. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	21. 9. 5. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s RURA	21. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s TORA	23. 9. 7. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	26. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	s/s MARIEHOLM*	26/28. 9.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	28/29. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	28/29. 9.
s/s BLENDA	21. 9. 4. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	23. 9. 7. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON s/s LIBAU	21. 9. 28. 9.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON s/s LIBAU	21. 9. 28. 9.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW s/s VICTOR l. s. s/s OLGA l. s.	19. 9. 22. 9. 28. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s TCZEW s/s VICTOR l. s. s/s OLGA l. s.	19. 9. 22. 9. 26. 9.
		Bremen		
s/s HERO lub subst.	21. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s HERO lub subst. via Ryga	21. 9.
s/s LEANDER* lub subst.	28. 9.		s/s LEANDER* lub subst.	28. 9.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	23. 9. 30. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	24. 9. 1. 10.
		Kopenhaga		
s/s MEKNES*	29. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	ok. 24. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	m/s PIONIER I	ok. 27. 9.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	21. 9. 5. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	21. 9. 5. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA m/s BRAVI	21. 9. 28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA m/s BRAVI	21. 9. 28. 9.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN s/s URSA	22. 9. 6. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN s/s URSA	28. 9. 12. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	20. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	24. 9.
s/s BALTROVER*	27. 9.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	1. 10.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	20. 9.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	24. 9.
s/s LWÓW*	27. 9.	co tydzień	s/s LWÓW*	1. 10.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s EGHOLM	24. 9.	co 1—2 tygodnie	s/s EGHOLM	24. 9.
s/s HELDER l. s.	26. 9.	**Leith/Grangemouth**	s/s HELDER l. s.	19. 9.
STATEK	3. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	oczek.
		co tydzień		
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s LINDENAU	ok. 22. 9.	co miesiąc	s/s LINDENAU	ok. 22. 9.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s BERENICE lub subst.	23. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s BERENICE lub subst.	23. 9.
s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.	co tydzień	s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.
		Rotterdam		
s/s PUCK	22. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	23. 9.
s/s CHORZÓW	22. 9.	co tydzień	s/s CHORZÓW	30. 9.
s/s NEREUS lub subst.	24. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s NEREUS lub subst.	24. 9.
s/s OREST lub subst.	26. 9.	1—2 razy w tygodniu	s/s OREST lub subst.	26. 9.
s/s BUTT	21. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	21. 9.
s/s BUSSARD	1. 10.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	1. 10.
		(Lenczat i Ska z o. o.)		
s/s WIBORG	ok. 25. 9.	co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 25/27. 9.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	22. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	23. 9.
s/s HEL	29. 9.	co tydzień	s/s HEL	30. 9.
s/s BUTT	21. 9.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	21. 9.
s/s BUSSARD	1. 10.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	1. 10.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s VERBORMILIA	23. 9.
		co 3 tygodnie		
		Antwerpja		
s/s JÄRVAMAA	2. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	22. 9.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	23. 9.
	6. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		9. 10.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MEKNES*	29. 9.	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
s/s SKJOELD s/s HALFDAN	20. 9. 4. 9.	**Dunkerque — Havre** **La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SKJOELD s/s HALFDAN	21. 9. 5. 10.
s/s SEBU	ok. 23. 9.	**HISZPANJA — PORTUGALJA** **MAROKKO — ALGIER — ITALJA** **Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s SEBU	ok. 23. 9.
—		**Porty Sycylji** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
m/s SCANIA	5/6. 10.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
m/s NORDLAND* m/s BIRKALAND	29. 9. ok. 16. 10.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND*	1/3. 10.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s VERBORMILIA	23. 9.
m/s LEWANT	24. 9.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	29/30. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
m/s PIŁSUDSKI*	29. 9.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	m/s PIŁSUDSKI*	23. 9.
m/s BATORY*	15. 10.	co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	6. 10.
		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s CLIFFWOOD*	26. 9.	*(American Scantic Line)*	s/s SAGAPORACK*	22. 9.
s/s ARGOSY*	3. 10.	co tydzień	s/s SCANPENN*	29. 9.
s/s SCANSTATES*	10. 10.		s/s CLIFFWOOD	6. 10.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s SEBU	ok. 23. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s SEBU	ok. 23. 9.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s LIMA	ok. 22. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA	30. 0.
s/s EQUATOR	28. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	m/s REGULUS	20/22. 9.
s/s AURA	13. 10.	co 2 tygodnie	m/s PARA	1. 10.
		(Rothert & Kiłaczycki)	s/s PUŁASKI*	16. 9.
		co 6 tygodni	STATEK pocz. października	
s/s PUŁASKI*	9. 11.		s/s KOŚCIUSZKO*	20. 10.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	23. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—	
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	s/s ATREUS	19. 9.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	s/s ANTILOCHUS	17. 10.
—		co 3 tygodnie	s/s TITAN	14. 11.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
m/s TOLEDO	25. 9.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
m/s STUREHOLM	5. 10.	co 3—10 dni na wejściu	m/s STUREHOLM	ok. 17. 10.
		co miesiąc na wyjściu		
s/s CITY OF OMAHA	27. 9.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	s/s CITY OF OMAHA	27. 9.
s/s HYBERT	27. 10.	co 2—4 tygodnie	s/s HYBERT	27. 10.
		Porty Australji		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

Statki oczekiwane w Gdyni

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na linji regularnej. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

23 września:

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SEBU lin. portugalska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s AMALIENBORG po drzewo, PAM.
s/s AIRISTO po węgiel, MEW.
s/s FINLAND, po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s VIKING po drzewo, PAM.

24 września:

m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s EGHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s SINT ANNALAND po węgiel, MEW.

25 września:

m/s TOLEDO lin. z portów Gulfu tylko dla wyladowania. Bergenske.
m/s KAAPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHRISTIAN RUSS lin. po ładunek do południowej Finlandji. Lenczat.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s JAN po cukier, Behnke & Sieg.
s/s SYGGY z fosforytami, Pantarei.
s/s KJÄRREFJORD z wypałkami pirytowemi, Behnke & Sieg.
s/s ELLAVORE ze złomem i tow., PAM.
s/s SYLVIA, po węgiel, MEW.
s/s BELGIEN po węgiel, MEW.
s/s KALEVA po węgiel, MEW.
s/s RIBERSBORG po węgiel. MEW.
m/s MONIA po węgiel, PAM.
s/s FIDALGO ze złomem, PAM.

26 września:

s/s CLIFFWOOD lin. z Nowego Yorku tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.
s/s CREMON lub subst. lin. po ładunek do zachodniej Finlandji, Lenczat.
m/s PIONIER I, lin. z Kopenhagi ze złomem, PAM.
s/s OLGA lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s OREST lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HELDER lub subst. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

27 września:

s/s CITY OF OMAHA lin. z portów Gulfu: N. Orleans, Houston, Galveston, dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pasaż. i wyładowania, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładowania, Polbrit.

28 września:

s/s ANNA GRETA lin. z Rygi/Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LEANDER lin. lub subst. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EQUATOR lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowania, Bergenske.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zach. Norwegji, Bergenske.
s/s LIBAU lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
m/s BRAVI I lin. z portów wschodniej Norwegji, dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.
s/s MARIE FERDINAND, pe węgiel. Behnke & Sieg.
s/s VALDARNO po węgiel, Polbrob.

29 września:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku, Montreal, Halifax z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia—Am. L. Ż.
s/s SCANPENN lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku via Kopenhaga, Am. Sc. Line.
s/s MEKNES lin. z Havre/Kopenhagi w drodze do Leningradu, PAM.
m/s NORDLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.-Lew. Bergenske.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.
m/s LIMA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires. PAM.
s/s E. RUSS lub subst. lin. z Hamburga, tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LOTHAR z asfaltem. Behnke & Sieg.
s/s BOTHAL po cukier, Behnke & Sieg.
s/s EDERA po węgiel. Behnke & Sieg.
s/s FIDALGO po wyład. złomu w Gdyni — po węgiel, Bergenske.

NOWE TRUDNOŚCI DLA HANDLU IMPORTOWEGO GDYNI.

Zarządzeniem Komisji Dewizowej z dnia 21 sierpnia br. (okólnik nr 14 — dz. IV pkt. 5) wprowadzony został przepis, obowiązujący od dnia 1 września br., że wnioski o przydział dewiz winny opiewać na nazwisko importera, który jest wymieniony w pozwoleniu przywozu. Od zasady tej dopuszczone jest odstępstwo tylko wtedy, o ile w pozwoleniu przywozu zostało przez Centralną Komisję Przywozową zaznaczone, że towar został sprowadzony za pośrednictwem firm i osób trzecich i że przekaz za ten towar ma być dokonany nie przez firmę lub osobę, na którą wystawiono pozwolenie przywozu, lecz przez firmę lub osobę, za pośrednictwem której towar został sprowadzony. Przepis ten utrudni niezmiernie pracę firmom prowadzącym handel importowy w Gdyni na większą skalę.

Zarządzenie zawarte w odnośnym okólniku przeoczyło okoliczność, że większość pozwoleń przywozu jest udzielana firmom w kraju, które nie importują towarów wprost z zagranicy, lecz kupują towary zagraniczne na ich pozwolenia u importerów, osiadłych w porcie morskim, sprowadzających odnośne towary do portu w większych ilościach, i dopiero stąd rozprowadzają je do hurtowników w mniejszych partjach. W ten sposób prowadzony jest import owoców południowych, towarów kolonialnych, tłuszczów jadalnych, ziaren kakaowych, śledzi, tłuszczów technicznych, skór surowych itd., w imporcie których jest Gdynia najwięcej zainteresowana. Import tych towarów dokonywany jest przeważnie we własnem imieniu. Rozliczanie się importerów z załadowcami następuje bezpośrednio przez firmy gdyńskie.

Importerzy Gdyńscy w działalności swej posługują się przy cleniu towarów zagranicznych zarówno pozwoleniami przywozu, które otrzymują z Ministerstwa Przemysłu i Handlu na swoje imię, jak również pozwoleniami przywozu, swoich klientów stałych i niestałych. Ten stan rzeczy umożliwiał im prowadzenie importu w sposób elastyczny i był korzystny także dla firm krajowych. Ostatnie bowiem miały możność obejrzenia sobie towaru zagranicznego w porcie przed ostatecznem załatwieniem transakcji dobrania tegoż i wolny wybór importera. W ten sposób firmy krajowe unikały ryzyka zepsucia się towaru przed jego nadejściem do portu itd., gdyż wszelkie ryzyko ponosił właściwy importer gdyński. Po wydaniu zarządzenia, o którem na wstępie mowa, firmy krajowe nie mogą mieć już tej swobody przy kupnie towaru zagranicznego, jak dotychczas.

Przecież w momencie składania podania o przywóz towaru zagranicznego do Centralnej Komisji Przywozowej, mniejsze firmy krajowe nie wiedzą z góry u jakiej firmy importowej gdyńskiej zakupią potrzebne im towary i zrealizują swoje pozwolenie przywozu. Jakże więc mogą one prosić Centralną Komisję Przywozową przy składaniu podania o przywóz o umieszczenie w wydać się mającem pozwoleniu przywozu firmy lub osoby, która ma uskutecznić przekaz dewiz zagranicę. Umieszczenie podobnej klauzuli w pozwoleniu przywozu wyklucza swobodę ruchu i zdaje daną firmę na łaskę importera.

Również nie można wymagać od importerów gdyńskich, aby zamawiali zagranicą i sprowadzali do portu towar dopiero wtedy, gdy firmy krajowe przedstawią im pozwolenie przywozu z wskazaniem ich pośrednictwa gdyż nie byliby nigdy konkurencyjni z firmami pobliskich portów zagranicznych, które mają towar w składach konsygnacyjnych w tych portach bądź też w składach celnych lub w Strefie Wolnocłowej w Gdyni, mogłoby z łatwością i szybciej obsłużyć firmę krajową niż importer gdyński. Nie leży to przecież w interesie rozwoju handlu importowego Gdyni, gdyż utrudnia stworzenie w naszym porcie bazy rozdzielczej na towary zagraniczne i sprowadzić może jego działalność jedynie do roli portu przeładunkowego.

Wynika z powyższego, że wydane zarządzenie powinno być w stosunku do importerów, pracujących w porcie morskim cofnięte, gdyż zahamuje rozwój handlu importowego w Gdyni i przyczynić się może do likwidacji niektórych przedsiębiorstw już istniejących.

Kronika

POKRZYWDZENIE GDYNI PRZY PODZIAŁACH KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Z ogólnej ilości kontyngentu na herbatę (z kolonij angielskich), który wynosił przeszło 160 ton, otrzymała Gdynia ostatnio przydział jedynie na 3610 kg i to jeszcze łącznie z okręgiem, podczas, gdy Warszawa otrzymała 36 proc. ogólnego kontyngentu a Gdańsk 35% W podobny sposób potraktowana została Gdynia przy podziale kontyngentu na kawę z kolonij angielskich i na kawe z Belgji, gdzie zamiast 14 proc. jak to wynika z jej udziału w ogólno — polskim przywozie kawy, otrzymała przydział zaledwie w wysokości 8 proc. ogólnych kontyngentów przywozowych. W ten sposób handel importowy gdyński został ponownie pokrzywdzony.

NOWY TRANSPORT KAWY NIEBIESKIEJ.

Dnia 28 września zawinie do Gdyni s/s Kraków, który przywiezie większe ilości kawy niebieskiej z portów Ameryki Środkowej.

POMARAŃCZE AFRYKAŃSKIE NADEJDĄ DO GDYNI.

Jedna z firm importowych Gdyni pertraktuje od dłuższego czasu z firmami francuskiemi o dostawę pomarańcz afrykańskich wzamian za eksport polskich artykułów do Unji Południowo — Afrykańskiej. Przedstawiciel firmy gdyńskiej wyjechał specjalnie w tej kwestji do Paryża, gdzie nastąpić ma ostatecznie uzgodnienie i podpisanie kontraktów.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu importowym towarów kolonialnych nie zaszły żadne zmiany na lepsze. Na skutek niereguralnego podziału kontyngentów przywozowych, co w konsekwencji pociąga za sobą zamieszanie w dowozie towarów z zagranicy.

Kawa surowa.

Stare zapasy kawy brazylijskiej — „Rio 7“ i gat. „Capitania“ są wyczerpane. Jedynie Gdańsk posiada jeszcze pewne ilości kawy tych gatunków i sprzedaje je po cenie zł 4,20 — 4,28 za 1 kg za „Rio 7“ i zł 4,30 — 4,35 za gat. „Capitania“, podczas, gdy w pierwszych dniach bm. kawa ta sprzedawana była „Rio 7“ po cenie zł 4,05—4.10 za 1 kg, a gat. „Capitania“ po cenie zł 4,25 — 4,30 za 1 kg.

W gdyńskich magazynach portowych są natomiast jeszcze pewne ilości kawy brazylijskiej gat. „Santos“, którą sprzedaje się po cenie 4,85 — 5,00 zł za 1 kg, wobec 4,60 — 4,70 zł osiąganych w pierwszej dekadzie bm.

Kawy niebieskiej jest dostateczna ilość, wobec czego ceny utrzymane są na jednym poziomie od dłuższego czasu.

Herbata.

Tendencja na herbatę bardzo mocna, a zapasy herbaty są prawie wszystkie wyczerpane. Niektóre tylko firmy importowe posiadają drobne ilości tego towaru i utrzymują cenę na bardzo wysokim poziomie. Ponieważ kontyngent przywozowy na herbatę z kolonij angielskich został już podzielony, należy przypuszczać, że w najbliższym czasie zostaną oclone ilości herbaty ceylońskiej, zalegające w składach celnych w Gdyni i wpuszczone do wolnego obrotu.

Korzenie.

Zapotrzebowanie na pieprz zaczyna się nieco ożywiać. Pomimo to jednak ceny utrzymane są na poprzednim poziomie.

Jest natomiast duże zapotrzebowanie na ziele angielskie i na cynamon „Vera“ oraz „Lignea“. Towaru tego brak jest w Gdyni.

Masło i Ziarna Kakaowe.

Tendencja na masło kakaowe zwyżkowa, a to z powodu zwyżki ceny na surowiec kakaowy. Cena na masło kakaowe waha się obecnie od 3,75 — 3,85 zł za 1 kg. Zwyżka wynosi 15 groszy na kg.

Ziarno kakaowe zwyżkowało w zakupie na rynkach zagranicznych o 4 sh. na 50 kg, tj. cena za ten artykuł waha się obecnie zagranicą od 35 — 36 sh. za 50 kg. W Gdyni płaci się za 1 kg ziarna loco magazyn portowy towar oclony — 2,05 — 2,15 zł.

Konserwy rybne.

Zapotrzebowanie na konserwy rybne wskutek podwyżki cła przywozowego, która pociągnęła za sobą podwyżkę ceny towaru zmalało zupełnie. W handlu tymi artykułami panuje zatem prawie zastój.

Oliwa jadalna.

Zapotrzebowanie na oliwę francuską zaczyna się nieco ożywiać a to wskutek obniżki ceny o 30 — 40 gr. na kg. Natomiast nie ma zupełnie reflektantów na oliwę palestyńską, oraz hiszpańską.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Druga dekada września br. nie wykazuje poważniejszych transakcyj na rynku owocowym w Gdyni.

W tych dniach nadszedł do Gdyni s/s „Gala“ transport 1.500 skrzyń cytryn włoskich „Verdelli“ dla różnych importerów w kraju. Spodziewany jest dalszy transport 1.800 skrzyń cytryn tego samego gatunku, który ma nadejść s/s „Broholm“.

W tym czasie kończy się okres cytryn „Verdelli“ a za 4 — 5 tygodni zaczną się zbiory cytryn gatunku „Prima Fiore“ i w związku z tem obecna cena cytryn zwyżkowała.

Dnia 18 bm. ma nadejść do Gdyni s/s „Canada“ transport pomarańcz kalifornijskich w wysokości 16 do 18.000 skrzyń.

W czasie od 5 do 15 września br. wystawiły ogółem przedsiębiorstwa aukcyjne 5.012 skrzyń cytryn włoskich, z czego 112 skrzyń wystawiono, jako towar nieclony.

Szczegółowy przebieg aukcyj w tym okresie przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 9 bm. przetarg wystawiając 4.900 skrzyń cytryn włoskich ze s/s „Lewant“.

Z powyższej partji wycofano, z braku nabywców 1,270 skrzyń. Za pozostałe 3.630 skrzyń osiągnięto cenę 51 — 54 zł na skrzynię. Towar podzielony był na partje po 20, 50, 100, 200 i 250 skrzyń.

Przetarg odbył się przy udziale 20 kupców z Gdyni, Gdańska i głębi kraju.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o. wystawiły do przetargu w dniu 10 bm. 112 skrzyń cytryn włoskich nieclonych ze s/s „Algarse".

Towar sprzedano w całości w czterech partjach po 28 skrzyń. Za towar uzyskano cenę 39 i 39,25 zł za skrzynię.

W przetargu wzięło udział 8 kupców z Gdyni, Gdańska, Katowic i Drohobycza.

Gdyńskie targi Owocowe S. A. przetargu w tym okresie nie urządziły.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Italja.

W związku z ostatniemi wypadkami w Hiszpanji wzrosło zainteresowanie rynkiem włoskim.

Sytuacja na tym rynku wyrażała się w początkach sierpnia mocną tendencją na migdały sycylijskie, która przerodziła się nawet w haussę.

W drugiej połowie sierpnia ceny utrzymały się nadal na wysokim poziomie, jednak można już było zauważyć, wobec bliskich nowych zbiorów, pewne wahania, które pod koniec tegoż miesiąca wyraziły się zniżką cen i pewnem uspokojeniem rynku.

Nowe zbiory spowodowały dalszą zniżkę cen. Obecnie płaci się za 100 kg migdałów sycylijskich z załadowaniem we wrześniu około 770 lirów.

Ceny na orzechy sycylijskie zwyżkowały w tym okresie o 10 do 15 lirów.

Za orzechy z nowych zbiorów z załadowaniem wrzesień do 15 października płaci się 250 do 275 lirów.

Turcja.

Zbiory tegoroczne sułtanek tureckich przypadły na późniejszy okres niż w roku ubiegłym.

Ogółem sprzedano na rynku tureckim w ostatnich dniach sierpnia 4.760 ton sułtanek. W porównaniu z rokiem ubiegłym sprzedano około 1000 ton mniej.

Ceny na ten artykuł wynoszą:

za 100 kg	cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7-13	Lt. 15.—	sh. 24.9
typ 8-14	Lt. 16.—	sh. 26.6
typ 9-15	Lt. 17.5	sh. 29.—
typ 10-16	Lt. 20.5	sh. 34.—
typ 11-17	Lt. 22.5	sh. 37.6

Na figi z nowych zbiorów, nie dokonano, w stosunku do roku ubiegłego, poważniejszych transakcyj — przeciwnie, gdy w roku 1935 wyrażały się one cyfrą 1.000 ton — to w roku bieżącym tylko cyfrą 500 ton. Ceny na ten artykuł utrzymują się na poziomie cen roku ubiegłego.

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem śrub drewnianych. P/21222/40/C.

Firmy angielskie interesują się importem krzeseł dębowych do jadalni. P/20606/C.

Firma angielska interesuje się importem wszelkich krzeseł w stanie wykończonym lub nie. P/21021/40.

Firma angielska interesuje się importem różnych kurtek skórzanych, sportowych, do golfa, roboczych i t. p. P/20768/58/M.

Firma cypryjska interesuje się importem artykułów wełnianych i bawełnianych, jedwabnych i z jedwabiu sztucznego, pończoch i skarpetek, trykotaży i drobnej konfekcji. P/20907/3B.

Na rynku angielskim istnieje obecnie dobra konjunktura na guziki. P/20602/64/Sz.

Firmy na Malcie interesują się importem wyrobów koszykarskich. P/20974/49/Sz.

Firma szwedzka zakupuje meble koszykarskie i inne wyroby z wikliny. P/20370/49/Sz.

Firma polsko-brazylijska interesuje się przedstawicielstwem polskiej wytwórni farmaceutyków. — P/21929/47/Sz.

Firma angielska interesuje się zakupem pasów, bluzek, torebek damskich, zakopiańskich kożuchów itd. P/21224/54/Sz.

Istnieją możliwości zbytu narzędzi ogrodniczych na terenie Indyj Brytyjskich. P/20784/44/Ro.

Firma niemiecka poszukuje polskich fabryk, mogących dostarczyć tanich pilników do kluczy celem eksportu na rynki zamorskie. P/20980/44/Ro.

Istnieje możliwość zbytu w Singapore patelni żelaznych. P/20977/3B/Ro.

Firma argentyńska pragnie objąć przedstawicielstwo fabryk polskich na Argentynę, Urugwaj i Paragwaj, zainteresowanych w wywozie następujących artykułów: papier, szkło, cukier, mydła. P/21099/3C/Ro.

Firma argentyńska interesuje się importem z Polski maszynek do papierosów. P/21242/44/Ro.

Firma w Rio de Janeiro interesuje się importem z Polski drutu używanego do wyrobu siatek do łóżek. P/21249/3F/Ro.

Firma szwedzka interesuje się importem z Polski sztanc wzgl. żelaza do sztanc dla wytłaczania liter w papierze. P/21251/44/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 września 1936 r. | NR. 26

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Gospodarcze archiwum świata w Hamburgu

Taka jest dumna nazwa instytucji naukowej, nastawionej całkowicie na potrzeby życia gospodarczego i posiadającej istotnie tak szeroki rozmach, że jest znana ze swojej pożytecznej działalności daleko poza granicami Niemiec. Dosyć powiedzieć, że instytucja ta zatrudnia 130 osób, w tem przeszło 100 stałych płatnych funkcjonarjuszy, reszta w charakterze praktykantów, stypendystów i wolontarjuszy. Zasadniczem zadaniem Archiwum Hamburskiego jest dostarczenie życiu gospodarczemu informacyj odnośnie zmiennych i płynnych zjawisk bieżących, głównie na podstawie wycinków prasy codziennej i z czasopism gospodarczych. W porównaniu z działem wycinków, który absorbuje najwięcej pracowników, zajmuje najwięcej pomieszczenia i pociąga największe koszta — wszystkie inne działy, jak naprzykład bibljoteka, czytelnia lub wydawnictwa — stoją jakby na drugim planie. Należałoby instytucję hamburską raczej nazwać „Światowe Archiwum Wycinków" — oddałoby to bliżej treść jego zasadniczej pracy: — Wystarczy stwierdzić, że blisko 25 osób jest zajętych samem tylko czytaniem pism i odnotowywaniem artykułów przeznaczonych do wycięcia; trudno się dziwić: Archiwum bowiem otrzymuje 4275 czasopism i dzienników. Warto więc trochę bliżej przyjrzeć się tej pracy i zastanowić się o ile naśladowanie jej byłoby wskazane w naszych warunkach, szczególnie w związku z organizowaniem przez Instytut Bałtycki Gospodarczego Archiwum Morskiego w Gdyni.

Archiwum Hamburskie zostało założone na jesieni 1908 r. przez prof. dr. F. Stuhlmana doskonałego znawcę zagadnień kolonjalnych i początkowo istniało przy Hamburskim Instytucie Spraw Kolonjalnych. Obecnie dyrektorem Archiwum od paru lat jest p. Stiechel, nie naukowiec coprawda, ale sprężysty organizator, który większą część życia spędził w Ameryce Południowej i posiada bardzo bliskie stosunki z kołami handlowemi, żeglugowemi i przemysłowemi.

Umożliwienie mi zajrzenia we wszystkie szczegóły funkcjonowania Archiwum, jest już dla mnie bardzo pomocne w ustaleniu, w czem należy naśladować doświadczenia hamburskie — a czego unikać. Właśnie co do sporządzania wycinków mogłem się przekonać, że ten dział informacji ma swój walor i sens jedynie wtedy gdy wycinki są sporządzane w zakresie jaknajszerszym i tworzą po pewnym czasie tak ogromny zbiór, jak to jest w Hamburgu.

Ale trzeba też jednocześnie zdać sobie sprawę z tego, że nawet najzasobniejsza instytucja tego rodzaju na świecie jaką jest Archiwum Hamburskie literalnie ugina się pod podwójnym ciężarem fizycznej ilości nagromadzonych zbiorów a jednocześnie przerastającej ludzkie zdolności pamięci i orjentacji skomplikowanego i coraz bardziej komplikującego się labiryntu, haseł, indeksów i katalogów mających umożliwić odnalezienie najbardziej właściwego i potrzebnego materjału. Znowu kilka przykładów lepiej uzmysłowią całe zagadnienie.

Ilość gazet codziennie nadchodzących wynosiła w 1933 r. **145**, w ciągu ostatnich 2 lat wzrosła znacznie i wynosi obecnie **224**; najwięcej naturalnie pochodzi z Niemiec — (82) i z Europy — (171) są jednak dzienniki nad-

chodzące z najdalszych krajów — z południowej i środkowej Ameryki (21) z Azji i Australji (12), z Afryki (8). Znacznie więcej jest czasopism gospodarczych; tu też zaznacza się pewien wzrost: w 1933 otrzymywano 3594 czasopism, w 1935 już 4051; w tem 1233 pochodzi z Niemiec, 3001 z Europy (łącznie z Niemcami) reszta 1050 czasopism z pozostałych 4 kontynentów. Jeżeli chodzi o Polskę — jesteśmy reprezentowani obecnie 6 dziennikami i 64 czasopismami.

Naturalnie, nawet 25 osób stale zajętych tylko czytaniem pism całej tej powodzi pism nie jest w stanie przeglądnąć — to też do wycinków przeznaczone zostały tylko **150** pism najbardziej miarodajnych i wartościowych i z tego materjału zdobywa się dziennie około 1000 wycinków, tak że roczny dopływ wycinków do Archiwum wynosi 300 tysięcy. W obecnym stanie ogólny zbiór zbliża się do 5 miljonów i kierownictwo stoi wobec troski, które z wycinków dawnych należałoby zniszczyć, żeby nie utonąć w tej narastającej powodzi wiadomości, których wartość informacyjna już może być kwestjonowana. Dla zupełności obrotu należy dodać, że wycinki są naklejane na identyczne arkusze i przechowywane w osobnych identycznego wymiaru pudłach po 500 arkuszy w jednym. Dla systematycznego umieszczenia pudeł istnieje katalog zawierający 21000 haseł każde odpowiadające jednemu pudłu w tem blisko 11 tysięcy są ułożone wg krajów a reszta wg układu towarowego.

Operowanie takim skomplikowanym mechanizmem wymaga długiego doświadczenia i specjalnych kwalifikacyj pamięciowych, to też odnalezienie poszukiwanego materjału jest niemożliwe bez pomocy fachowego personelu — segregującego wycinki. Gdyby sobie wyobrazić ewentualność sabotażu (w obecnych warunkach zupełnie zresztą nieaktualną) lub jednorazowego przesunięcia do innej pracy personelu pomocniczego — Archiwum znalazłoby się przez długi czas w zupełnym impasie — tak bardzo daleko posunięto się w zróżniczkowaniu haseł, co zresztą jest niezbędne wobec obfitości materjału i jego różnorodności.

Zastanawiającem jest, że stałemu wzrostowi ilości nadchodzących pism i ogólnej ilości sporządzonych wycinków nie odpowiada jednak wzrost frekwencji osób korzystających — mianowicie ilość zapotrzebowań wycinków wynosiła w 1931 r. — 18.651, — w 1935 — 18.418. Daje to przeciętną dzienną — bo, dla określenia używalności tej najkosztowniejszej i największej imprezy. — Warto porównać tę cyfrę z podaną niżej cyfrą frekwencji bibljoteki i czytelni. — W okresie 1932 i 1933 zaznaczył się zapewne w związku z kryzysem nawet spadek zainteresowania Archiwum. Jeżeli chodzi o szczegóły daje się stwierdzić przerzucenie się zainteresowań z kartotek branżowych na kartoteki krajów — widocznie w związku ze wzrastającem poszukiwaniem rynków i rosnącemi trudnościami regulowania handlu w różnych krajach.

Po szczegółowem zaznajomieniu się z niezwykle skomplikowanym, bardzo przemyślnym systemem produkcji, sortowania, przechowywania i odnajdowania wycinków, sprawnie funkcjonującym jedynie zawdzięczając licznemu, wysoce kwalifikowanemu i doskonale zgranemu personelowi — przyszedłem do przekonania, że nie należy w tej dziedzinie naśladować nam w Gdyni wzoru Hamburskiego. Wydaje mi się osobiście, że tym samym kosztem a może i mniejszym dałoby się osiągnąć daleko lepsze wyniki przez systematyczną bibljografję piśmiennictwa gospodarczego i przechowywanie bardziej ograniczonej liczby pism, ale w kompletach nieuszkodzonych.

Wybór bowiem materjału jest zawsze podyktowany nastawieniem chwilowem czytającego, lub też tendencją przemijającą kierownika, wydającego instrukcje na co należy zwrócić uwagę. Jakże często zagadnienia wysuwane wczoraj na plan pierwszy przestają być aktualne — a właśnie stają się potrzebne opinje i fakty wczoraj lekceważone: — nie znajdziemy ich niestety w wycinkach i nigdzie, bo reszta pisma uległa zniszczeniu.

Pozatem jest jeszcze inny moment osłabiający walor wielu wycinków. Prasa w wielu krajach przestała być narzędziem oddziaływania na opinję niezależnych publicystów, ekonomistów i informatorów: nie tylko całe odłamy prasy, lecz prasa całego kraju ulega określonym wskazówkom i zgodnie z niemi pomija pewne fakty świadomie, inne celowe oświetla zgodnie z narzuconą tendencją. Nawet jak wiemy cyfry dotyczące obrotów portowych i wymiany międzynarodowej mogą być celowo modyfikowane dla uzyskania niezbędnego w danej chwili lokalnego efektu.

To też wydaje się nam, że niemniejszą wartość praktyczną należy przywiązać do 2 innych działów Hamburskiego Archiwum, traktowanych nie tak szczodro jak dział wycinków, — mianowicie bibljotekę oraz czytelnię czasopism. Z bibljoteki korzystało w 1935 r. dziennie przeciętnie 126 osób. — (ostatnie lata wykazują znaczny spadek ze 151 w 1931 na 120 w 1934). Czytelnia czasopism wykazuje znacznie wyższą frekwencję — w 1935 r. przeciętnie 316 osób dziennie, spadek w porównaniu do 1931 — (w którym przeciętna wynosiła 794 osoby) jeszcze większy — przeszło 50 proc. Pomimo tego spadku frekwencji jednak bibljoteka i czytelnia w ciągu roku styka się z klientami wielokrotnie częściej i bliżej niż dział wycinków.

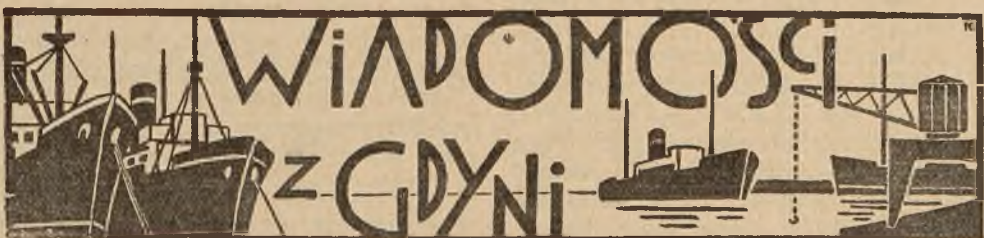
Trzeba na końcu podkreślić, że Bibljoteka Archiwum Hamburskiego od początku

była kompletowana pod kątem widzenia jej użyteczności dla sfer gospodarczych. Nie jest to księgozbiór zbyt obfity — liczy bowiem razem z oprawnemi czasopismami tylko 50 tys. tomów i ze 20 tysięcy broszur i teczek z odbitkami. Wartość jego jednak podnosi odpowiedni dobór wydawnictw. Naprzykład jeden z działów bibljoteki stanowi zbiór wszelkiego rodzaju informatorów, podzielony na poszczególne branże i na różne terytorja — razem przeszło 2000 tomów — jedyny w tym rodzaju w całych Niemczech.

Wyjątkowem ułatwieniem są też pierwszorzędnie zestawione katalogi, a wielką atrakcją jest centralny katalog wszystkich księgozbiorów treści gospodarczej w Hamburgu, przyczem główną interesującą cechą imprezy jest nie tylko to, że się człowiek dowiaduje, gdzie dane wydawnictwo można znaleźć, ale i to, że książkę, która jest potrzebna — Archiwum Hamburskie natychmiast do swojej czytelni może sprowadzić bez żadnych kosztów dla czytelnika.

Z tych urządzeń Hamburskich jak też może szczególnie z tak bardzo odwiedzanej czytelni czasopism musimy brać w Gdyni przykład — szczególnie wobec braku publicznej bibljoteki i konieczności łatania potrzeb innemi sposobami. To też jeżeli chodzi o nasze warunki to zaspokojenie najpilniejszych potrzeb w dziedzinie księgozbioru fachowego i czytelni czasopism wysuwa się na pierwszy plan.

Dr Józef Borowik



KONFERENCJA ZE ZWIĄZKIEM KORPORACYJ MŁYNÓW GOSPODARCZYCH NA WOJEWÓDZTWO POMORSKIE.

W celu bezpośredniego zaznajomienia się z sytuacją i postulatami Młynów Gospodarczych na Pomorzu, Izba Przemysłowo Handlowa odbyła w dniu 18 bm. z Zarządem i delegatami Związku Korporacyj Młynów Gospodarczych na Województwo Pomorskie, konferencję pod przewodnictwem Dyrektora Izby p. dr. Józefa Kulikowskiego.

Podczas konferencji tej obszernie omówione zostały najważniejsze zagadnienia z dziedziny podatkowej z uwzględnieniem specjalnego położenia w tej dziedzinie młynów gospodarczych, a więc przedewszystkiem sprawa świadectw przemysłowych i podatku obrotowego, który młyny gospodarcze w pewnych wypadkach opłacają dwukrotnie. — Przechodząc do spraw natury organizacyjnej omówiono sprawę kształcenia uczni młynarskich i przymusowej organizacji młynarkiej. Wreszcie poruszono sprawy taryf kolejowych na transport koksu, unormowanie cen przemiałowych oraz składnic wymiany.

Postulaty, jakie wyłoniły się w czasie dyskusji nad wszystkiemi wyżej wymienionemi sprawami, będą szczegółowo opracowane przez Izbę Przemysłowo Handlową w Gdyni i przedstawione odpowiednim czynnikom miarodajnym. —

PRZENIESIENIE BIURA IZBY DO NOWEGO LOKALU.

Z dniem 1 października Biura Izby naszej przeniesione zostają do nowego lokalu przy ulicy 10 Lutego 24 dom Z. U. S. II piętro.

W związku z tem w dniu 30 września biura Izby czynne nie będą, zaś w dniu 1 października praca odbywać się będzie od godziny 10-ej do 15-ej.

W nowym lokalu zainstalowana została centrala telefoniczna pod numerem 39-31. Wszystkie dotychczasowe numery telefonów Izby stają się w związku z tem nieaktualne.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

Przewozy towarowe na statkach polskiej floty handlowej w sierpniu b. roku wyraziły się liczbą 124.607 ton metrycznych i 20 koni, wobec 116.766 ton w sierpniu 1935 r. i 97.773 t. w sierpniu 1934 roku. Z tego było towarów wywozowych 89.401 t. (VIII. 1935: 88.550 t.), towarów przywozowych 34.890 t. (VIII. 1935: 25.568 t.) i towarów tranzytowych 316 ton (VIII. 1935: 648 ton). Liczby wskazują na wzrost ogólny przewozów, przypadający właściwie na przewozy importowe, w porównaniu z odpowiednim miesiącem ub. roku. Wzrost przewozów importowych zawdzięcza się tym razem nasileniu przywozu we wszystkich trzech towarzystwach linjowej żeglugi: wzrost ten nie objął trampy Żeglugi Polskiej, to też sierpień br. można scharakteryzować jako miesiąc wzrostu importu linjowego — objawu bardzo ciekawego i w tak czystej formie przedtem nienotowanego.

Żegluga Polska z ogólnych przewozów przewiozła 70.731 ton, wobec 65.476 t. w sierpniu ub. roku, w tem 40.322 t. w wywozie

(VII. 1935: 39.719 t.), 30.093 t. w przywozie (25.109 t. w VIII. 1935), oraz 316 t. w tranzycie (VIII. 1935: 648 t.) Niemal cały więc wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca ub. roku przypada w Żegludze Polskiej S. A. na przewozy importowe.

Linje regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 27.576 ton towarów wobec 16.562 t. w sierpniu ub. roku, przewyższając wzrostem swych przewozów bardzo znacznie zmniejszenie przewozów na trampach. Wypada zaznaczyć, że na ten wynik wpłynęło częściowo przeniesienie statystyczne s/s „Wisły" do grupy przewozów linjowych.

Eksportowych ładunków linje regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 16.898 ton (VIII. 1935: 10.384 ton), importowych 10.362 ton (VIII. 1935: 5.530 t.), tranzytowych 316 ton (VIII. 1935: 648 ton).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 43.155 ton (VIII. 35: 48.964 ton), w tem ładunków eksportowych 23.424 t. (VIII. 1935: 29.335 ton). Eksport ten składał się z 15.999 t. węgla, 4.600 t. koksu i 2.825 t. kainitu, wobec 23.685 t. węgla, 500 t. koksu i 5.100 t. soli potasowych w sierpniu 1935. Osłabienie eksportu masowych towarów na trampach, jak widać nie objęło koksu, dla wywozu którego trwała konjunktura.

Przywozu na trampach było 19.731 ton (VIII. 1935: 19.579 ton) w tem 14.131 ton rudy i 5.600 ton tomasyny, wobec 11.179 ton rudy i 8.400 ton tomasyny w sierpniu ub. roku.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 8.767 ton towarów i 20 koni wobec 10.180 ton i 49 koni w sierpniu ub. roku.

Znamienne jest, że przy osłabieniu przewozów całkowitych względem odpowiedniego miesiąca ub. roku import na statkach Polbritu wzrósł dość znacznie: z 1.739 t. w VIII. 35 r. na 2.289 t. w sierpniu br. Eksportowe przewozy zmniejszyły się z 8.207 t. i 49 koni na 6.478 t. i 20 koni. Eksport do Hull wyniósł 3.394 t. i 10 koni, w tem 1.880 t. i 10 koni przez Gdynię i 1.514 t. przez Gdańsk: eksport do Londynu — 3.063 t. i 10 koni, w tem 2.784 ton i 10 koni przez Gdynię i 279 ton przez Gdańsk. Import z Hull był niemal rekordowo duży, licząc 1.580 t., w tem 1.381 t. przez Gdynię i 199 ton przez Gdańsk. Import z Londynu wyniósł 688 ton, w tem przez Gdynię 591 ton i przez Gdańsk 97 ton.

Linja Gdynia — Havre statku dwutygodniowego „Warszawa" figuruje w powyższych liczbach dla przewozów wywozowych i przywozowych Polbritu z 21 ton w wywozie i tyleż w przywozie. Linja ta służy głównie przewozowi pasażerów i w szczególności emigrantów.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A. ujawniła największy wzrost przewozów pasażerów i towarów. Na linji północno-atlantyckiej towarzystwo miało dwa przyjazdy i trzy odjazdy — liczbę rekordową nawet dla ożywionego letniego miesiąca, wobec jednego odjazdu i jednego przyjazdu w sierpniu ub. roku. Wycieczki na statkach oceanicznych towarzystwa miały aż 7 odjazdów (coprawda wszystkie do portów Bałtyku) i 6 przyjazdów, wobec 4 wycieczek, częściowo dalszych w sierpniu ub. roku. Doświadczenie wykazało, że bliskie wycieczki w sezonie letnim na transatlantykach linij, stanowiących ostatnie słowo wygód i techniki okrętowej, mają powodzenie nawet u najbardziej lądowo usposobionej publiczności. Przypuszczać więc należy, że bliskie wycieczki w sezonie letnim na tych wielkich jednostkach będą się cieszyły coraz większem powodzeniem.

Na linji Południowo-Amerykańskiej, która rok temu jeszcze nie istniała, był jeden przyjazd. W wyniku, nie licząc wycieczek, statki G. A. L. Ż. przewiozły 1.897 pasażerów i 5.308 ton towarów w sierpniu bież. roku wobec 857 pasażerów i 1.594 ton towarów w sierpniu ub. roku.

Linja północno - amerykańska Towarzystwa przewiozła 1.815 pasażerów i 3.508 t. towarów, oraz pocztę (VIII. 1935: 857 pasaż. i 1.594 t. towarów), w sierpniu 1934 towarów przewieziono zaledwie 429 t., z czego widać, jak znacznie rozwija się ruch towarowy tej linji.

Na wyjściu z Gdyni było na północno-atlantyckiej linji 1.026 pasażerów i 2.800 ton towarów (VIII. 1935: 334 pas. i 1.108 t. tow.), na wejściu do Gdyni — 789 pas. i 708 t. towarów (VIII. 1935: 222 pas. i 486 t. towarów). Dla linji północno-atlantyckiej tego towarzystwa charakterystyczny jest, przy wzroście również przewozów importowych systematyczny i szybki wzrost przewozów eksportowych, co jest najlepszą wróżbą dla linji, świadcząc również o wzroście jej znaczenia dla ogólnej ekonomiki Rzeczypospolitej.

Na linji południowo-atlantyckiej s/s Pułaski przywiózł 1.800 t. towarów i 82 pasażerów. W ruchu wyjściowym linja ta zabiera każdorazowo około 900 emigrantów i znaczną ilość towarów. Linja jest utrzymywaną obok statków G. A. L. Ż. jednym statkiem Żeglugi Polskiej i jednym do 2-ch w miesiącu odjazdami statków charterowanych, wobec czego ilość odjazdów do Południowej Ameryki systematycznie się zwiększa.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) wykonały w miesiącu sprawozdawczym 14 podróży i przewiozły 39.801 ton węgla wobec tyluż podróży i 39.516 t. węgla wywiezionego w sierpniu ub. roku. Statki wywiozły węgiel do Szwecji (30.833,5 t.), do Norwegji (3.150 t.), do Belgji (5.817,5 t.) Odwiedzono porty: Göteborg 6 razy, Gävle 2-krotnie, oraz Oxelösund, Slite, Slemmestad, Stockholm, Zeebrügge i Ostendę.

ROZWÓJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ NA LINJI WARSZAWA — GDYNIA.

Rozwój komunikacji lotniczej na linji Warszawa — Gdynia i z powrotem postępuje stale naprzód ze względu na to, że jest to najszybszy, a w rezultacie najtańszy środek lokomocji.

Linja ta do końca zeszłego roku korzystała z lotniska w Gdańsku (Wrzeszcz) i dopiero od kwietnia rb. przeniesiona została na świeżo wykończone lotnisko w Gdyni (Rumja).

Zilustrujemy pracę tej linji za okres ostatnich dwu lat.

Liczba lotów projektowanych i wykonanych oraz liczby, przebytych kilometrów loksodromicznych przedstawia się następująco:

Warszawa — Gdynia (Gdańsk)

Rok miesiąc	Lotów do wykonania	Lotów wykonano	Lotów % wykonania	Przebyto 1000 km loks.
1935				
I	linja nieczynna			
II	linja nieczynna			
III	linja nieczynna			
IV	linja nieczynna			
V	31	30	96,8	9,5
VI	32	32	100,0	10,7
VII	31	31	100,0	10,4
VIII	31	31	100,0	10,4
IX	30	30	100,0	10,1
X	31	31	100,0	10,4
XI	15	15	100,0	5,0
XII	linje nieczynne			
1935 ogółem	**201**	**200**	**99,5**	**66,5**
1936				
I	linja nieczynna			
II	linja nieczynna			
III	linja nieczynna			
IV	12	12	100,0	4,0
V	31	31	100,0	10,4
VI	30	30	100,0	9,9
½ r. 1936 ogółem	**73**	**73**	**100,0**	**24,3**

Gdynia (Gdańsk) — Warszawa

Rok	Lotów do wykonania	Lotów wykonano	Lotów % wykonania	Przebyto 1000 km loks
(w okresie od połowy listopada do połowy kwietnia linja nieczynna)				
1935 ogółem	**199**	**197**	**99,0**	**65,5**
½ r. 1936 ogółem	**73**	**73**	**100.0**	**24,4**

Z zestawień widzimy niemal 100% regularność lotów, co dla komunikacji lotniczej stanowi bardzo poważny plus.

Przejdźmy do pracy linji Warszawa — Gdynia, która wyraża się liczbą przewiezionych pasażerów oraz ilością przewiezionych ładunków.

Poniżej zestawienie pracy linji w obu kierunkach:

Warszawa — Gdynia (Gdańsk).

Rok miesiąc	przewieziono pasażerów	bagażu	towarów	poczty	gazet
		w kilogramach			
1935					
V	87	640	295	9	474
VI	173	1,756	529	8	442
VII	235	2,926	346	13	2,425
VIII	188	2,056	374	28	2,236
IX	141	1,277	294	25	1,252
X	84	705	288	32	308
XI	74	367	63	14	93
1935 ogółem	**955**	**9,727**	**2,189**	**129**	**7,230**
1936					
IV	51	451	529	28	329
V	238	2,233	1,650	74	2,520
VI	346	3,968	1,232	92	1,873
½ r. 1936 ogółem	**635**	**6,652**	**3,412**	**194**	**4,722**

Gdynia (Gdańsk) — Warszawa.

Rok miesiąc	przewieziono pasażerów	bagażu	towarów	poczty	gazet
		w kilogramach			
1935					
V	66	356	2	299	—
VI	115	1,122	24	339	—
VII	181	1,774	43	392	—
VIII	199	2,298	191	391	—
IX	111	1,001	112	431	—
X	61	669	30	324	—
XI	22	108	201	101	—
1935 ogółem	**755**	**7,328**	**603**	**2,273**	—
1936					
IV	30	259	674	8	—
V	167	1,059	663	348	—
VI	251	2,064	1,070	369	—
½ r. 1936 ogółem	**488**	**3,382**	**2,407**	**724**	—

Jak z zestawień widzimy, praca „Lotu" jest bardzo poważna, szczególnie, jeżeli uwzględnimy, że prócz pasażerów samoloty przewożą towary i pocztę.

Dla dania całości obrazu warunków pracy linij lotniczych na odcinku Warszawa — Gdynia, warto przedstawić w jakim stopniu samoloty są wykorzystywane. Daje to nam zestawienie %% stosunku wykorzystania zaoferowanych przez linje ton/km.

Wykorzystanie zaofiarowanych ton/km

% wykorzystania Warszawa - Gdynia	Rok miesiąc	% wykorzystania Gdynia - Warszawa
	1935	
65	V	47
53	VI	38
78	VII	53
65	VIII	62
47	IX	36
27	X	20
30	XI	15
53	**Średnio 1935**	**40**
	1936	
41	IV	41
72	V	43
74	VI	51
68	**Średnio 1936**	**44**

Cyfry te dają obraz. że jednak mimo regularności i stałego rozwoju lotnictwa na linji Warszawa — Gdynia, nie jest ono dostatecznie wykorzystane. W porównaniu jednak do wykorzystania innych linij, omawiana linja stoi na czele. Dla przykładu podamy, że % % wykorzystanie za pół roku 1936 na poszczególnych linjach przedstawia się następująco: Warszawa — Gdynia — 68%, Warszawa — Poznań — 40%, Warszawa—Katowice — 62%, Warszawa — Kraków — 53%, Warszawa — Lwów — 61%. *B. P.*

OTWARCIE W PORCIE ŚWIETLICY DLA ROBOTNIKÓW FIRMY „POLSKAROB“

W dniu 20 września br. w południe odbyło się poświęcenie i otwarcie świetlicy dla robotników firmy „Polskarob“. Świetlica ta mieści się na molo węglowem przy nabrz. Szwedzkiem; wnętrzne jej urządzone jest bardzo estetycznie w stylu zakopiańskim. — Przy świetlicy, w tym samym budynku znajdują się rozbieralnie. umywalnie i natryski.

Należy podkreślić z uznaniem inicjatywę f-y. „Polskarob“ przez uruchomienie tak kulturalnej i pożytecznej placówki dla robotników firmy.



POLITYKA ŻEGLUGOWA TRZECIEJ RZESZY.

Jak już podawaliśmy, ożywienie wymiany towarowej pomiędzy Europą a Ameryką Południową, znakomicie dające się odczuć w hamburskich kołach żeglugowych i ekspedycyjnych. wywołało prąd opinji niemieckiej przeciwny przeprowadzanej obecnie w Niemczech linji etatyzacji żeglugi.

Okazało się, że zetatyzowana żegluga na odcinkach rozwijającego się „boomu“ żeglugowego nie jest w stanie wykorzystać konjunktury i stanowi również w tej konjunkturze przeszkodę dla owocnej, przynoszącej zyski inicjatywy ekspedycji morskiej.

Obecnie jesteśmy świadkami cofnięcia się Niemiec z pozycji etatystycznej na odcinku linjowej żeglugi do Ameryki Południowej. Oddawna krążące pogłoski o reorganizacji towarzystwa żeglugowego Hamburg - Süd znalazły wreszcie realne potwierdzenie i zakończenie w przejściu towarzystwa w prywatne ręce.

W ostatnim czasie rząd Niemiec miał udział 8 miljonów marek na 10 miljonów RM całego kapitału akcyjnego Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahtsgesellschaft. Teraz osiem miljonów RM rządowego udziału przejęły trzy banki prywatne, na czele z Vereinsbank w Hamburgu.

Urzędowo w Niemczech się mówi o tem, że udział rządu w kapitale Hamburg-Süd był czasowy i że taką samą reorganizację, z powrotem prywatnych kapitałów, już przeszły Deutsche Levante Linie A. G. Hamburg i Atlas Levante Linie A. G. Brema. Te argumenty tylko potwierdzają niejednolitość tendencji w polityce żeglugowej Niemiec.

W obu bowiem głównych przedsiebiorstwach — Hapagu i Norddeutscher Lloydu przeważa linja etatyzacji i wyeliminowanie banków; przeciwnie w wymienionych średnich przedsiębiorstwach na odcinkach opłacalnych zaznacza się decentralizacja, angażowanie banków i zachęcanie prywatnego kapitału.

Te rozbieżności i wahania, na dobrze w Niemczech gospodarczo rozwiniętem polu żeglugi i ekspedycji morskiej pozwalają wysnuć takie ogólne wnioski: gdy na pewnym odcinku żeglugowym zaczyna pulsować życie etatyzm winien ustępować miejsca prywatnym kapitałom i organizacyjnej i pośredniczącej roli banków, o ile ten etatyzm zdecydowany jest wykorzystać konjunkturę i woli dać społeczeństwu w pełnej możliwej mierze „zarobić", zamiast zbierać okruchy, w razie pozostawienia na odcinku aparatury etatystycznej.

A skoro tak, to i tendencje etatystyczne w dwu głównych towarzystwach żeglugowych Niemiec jak i krytyka roli banków w żegludze nie zawierają w sobie nic zasadniczego, wypływając jedynie ze słabej sytuacji finansowej tych głównych towarzystw żeglugi, których nie można odetatyzować ze względu na interes państwa (renomowe linje, konkurencja bander, etc.) Jak wiadomo Niemcy otwarcie wypowiadają się przeciwko subwencjom: na podstawie powyższego uwypukla się rola bezdochodowych z etatyzowanych przedsiębiorstw żeglugi w Niemczech jako ekwiwalent linij subwencjonowanych innych państw morskich. Zaczynają się jednak pojawiać jawnie nie subwencjonowane mniejsze przedsiębiorstwa — w czem widać lepsze przystosowanie się Niemiec do ogólnej, polepszającej się konjunktury w żegludze międzynarodowej oraz chętny nawrót do prywatno - kapitalistycznych zasad organizacyjnych i handlowych w żegludze morskiej.

O FRACHTOWANIU STATKÓW DO HISZPANJI.

Northern Shipowners Association wypuściła okólnik, dotyczący frachtowania statków do portów Hiszpanji, który ze względu na swą treść interesować może nietylko armatorów lecz również i interesantów frachtu i ładunku. Oto treść tego okólnika:

„Napływają zapytania od armatorów, których statki miałyby ładować lub wyładowywać w portach hiszpańskich, czy chartery (umowy frachtowe) mogą być umorzone jeśli podróż jeszcze nie została rozpoczęta i czy wolno odmówić odjazdu tylko przed wystawieniem, czy też po wystawieniu konosamentów, czy można się wzbraniać wieźć towar do portu przeznaczenia, inne zapytania dotyczą pewności, zapłaty frachtu itd.

W sprawach tych niezmiernie trudno odpowiadać, gdyż jest zbyt dużo rozbieżnych informacyj dotyczących obecnej sytuacji w Hiszpanji. Można jednakże odpowiedzieć, że naogół nie ma się prawa do umorzenia charteru, jeśli statek został zacharterowany na ładowanie lub wyładunek w porcie hiszpańskim. Przedewszystkiem w większości wypadków niemożliwe jest dokładnie określić, jakiego kraju prawodawstwo ma być zastosowane w dyspucie powstałej na temat, czy takie umorzenie jest usprawiedliwione czy też nie. Prócz tego w sprawach anulowania kontraktów prawo różnych krajów posiada rozbieżne przepisy prawne.

W standardowej formie kontraktu, stosowanego zazwyczaj, niema żadnego ogólnego przepisu o unieważnieniu, wobec czego wypada wprowadzać specjalne klauzule jeśli strony mają otrzymać prawo anulowania kontraktu.

Innem ciekawem zagadnieniem są trudności związane ze ściąganiem frachtów za podróże statków do Hiszpanji. Nawet, gdy wyładunek wykonywany jest względnie normalnie, doświadczenie wskazało, że niemożliwością jest uzyskanie prawa zastawu na ładunku z tytułu należności za fracht, gdyż w większości miast hiszpańskich, sądy publicznego prawa cywilnego nie funkcjonują, wobec czego niemożliwe jest obecnie na drodze wyroku sądowego pokryć prawem zastawu ładunek z tytułu należności za fracht.

Chociażby ta reguła nawet nie miała zastosowania do wszystkich hiszpańskich portów — lecz jeśli armator ma odwagę w obecnych warunkach wysłania swego statku do Hiszpanji, byłoby nadzwyczaj rozsądnem żądać opłacenia frachtów z góry.

Takich wypadków, związek rozpatrywał sporo i uważa za właściwe ostrzec armatorów, mimo warunków zawartych w charter party unikać zawijania do portów Hiszpanji do czasu zawarcia porozumienia co do przedpłaty frachtów.

Oczywista, że w takich wypadkach armatorzy żądają znacznie więcej aniżeli wykonać powinni frachtujący i odbiorcy według postanowień umowy frachtowej, lecz z innej strony należy podkreślić, że mamy tu wypadek siły wyższej, który upoważnia armatorów do odmowy zezwolenia wyładowywać z ich statków, aż do czasu, gdy pewność zapłaty frachtowej należności została zabezpieczona.

Jest zasadniczem postanowieniem wszystkich umów frachtowych na przewóz, że armator ma prawo zastawu na ładunku z tytułu pretensyj zapłaty za dany przewóz; jeśli możliwość wykonania tego prawa zabezpieczenia znikła w hiszpańskich portach, to tak zasadniczy warunek wykonania kontraktu został usunięty, że armator musi mieć prawo wyznaczyć nowe warunki. Było już dotąd wiele przykładów powodzenia armatorów w przeforsowaniu przedpłaty frachtu.

Już niejednokrotnie podkreślaliśmy, że warunki wy- i załadowania w portach Hiszpanji zmieniają się z dnia na dzień. Naogół stwierdzić można, że te warunki są nadzwyczaj skomplikowane i że najrozsądniej jest namyśleć się i zabezpieczyć się wszechstronnie nim się wyśle statek do Hiszpanji".

SPRAWA ZAMROŻONYCH NALEŻNOŚCI W NIEMCZECH.

W porozumieniu z Komisją Rządowej Kontroli Obrotu towarowego polsko-niemieckiego Związek Izb Przemysłowo - Handlowych przystąpił obecnie do rejestrowania należności eksporterów polskich, zamrożonych w Niemczech z tytułu dostaw towarowych, dokonanych poza clearingiem polsko - niemieckim, prowadzonym przez Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego.

Zgłoszenie należności winno nastąpić na specjalnych formularzach, rozesłanych w drodze ankiety, które zainteresowani mogą dostać w biurze Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie lub w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni oraz jej ekspozyturze w Bydgoszczy.

Ostateczny termin zgłoszenia należności zamrożonych upływa z dniem 5 października 1936 roku.

Obecna akcja rejestracji zamrożeń ma na celu zaktualizowanie danych, które Związek Izb zebrał w ankietach, przeprowadzonych uprzednio, a które jako przestarzałe, nie mogą być obecnie użyte przy dokonywaniu ewentualnych odmrożeń.

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY POLSKĄ A PORTUGALJĄ.

W dniach 14 i 15 września rb. bawił w Gdyni Minister pełnomocny i poseł nadzwyczajny R. P. przy rządzie portugalskim p. Tadeusz Romer. W czasie pobytu Pana Ministra w Gdyni została zwołana przez naszą Izbę konferencja przedstawicieli sfer gospodarczych Pomorza, zainteresowanych w stosunkach handlowych i komunikacyjnych z Portugalją. Konferencji przewodniczył p. Dyrektor Rummel.

P. Minister Romer udzielał zainteresowanym wyjaśnień, dotyczących możliwości i warunków handlu z Portugalją, podkreślając na wstępie, że wojna domowa tocząca się w Hiszpanji nie może mieć większego wpływu na stosunki z Portugalją, gdzie sytuacja pod względem politycznym i gospodarczym jest ustabilizowana. Gospodarka budżetowa w Portugalji jest dobra (mocna waluta) i administracja uporządkowana. Dlatego obawy, wyrażane niejednokrotnie ze strony sfer kupieckich odnośnie Portugalji są nieusprawiedliwione.

Portugalja jest rynkiem bardzo chłonnym, brak zaś reglamentacji dewizowej i towarowej stawia ją w rzędzie rynków stosunkowo łatwych. Portugalja, jako kraj o chachakterze rolniczym, nadaje się szczególnie do ekspansji eksportowej w zakresie fabrykatów. Istnieje wprawdzie silna konkurencja ze strony Anglji, Belgji, Szwajcarji i Niemiec, niemniej jednak polski przemysł będzie mógł przy usilnych staraniach zdobyć poczesne miejsce w eksporcie.

Duże widoki w zakresie eksportu posiadają również artykuły rolnicze, jak ziemniaki, fasola, grzyby, nasiona pastewne etc. pozatem istnieją możliwości wywozu szynek w puszkach.

Najważniejsze pozycje w eksporcie z Polski do Portugalji zajmuje dziś drzewo i przetwory drzewne (kloce, klepki obrobione, dykta), żelazo, rury, drut, biel cynkowa, siarczan amonu, chlorek potasu i ostatnio ziemniaki. Import jest stosunkowo mało zróżniczkowany, gdyż Polska przywozi z Portugalji w poważniejszych ilościach tylko: drzewo korkowe, sardynki, kalafonję, owoce południowe i tytoń. Istnieją możliwości znacznego zwiększenia przywozu w zakresie owoców południowych.

Dążenie do uzyskania na rzecz Polski zbyt wysokiego salda handlowego dodatniego może, zdaniem Pana Ministra. wywołać zarządzenia retorsyjne.

Bardzo ważną sprawą, którą poruszył Pan Minister, była sprawa usprawnienia transportu do portów portugalskich z Polski. Istnieje dotąd tylko jedna regularna linja, łącząca bezpośrednio Gdynię z Portugalją; jest to linja niemiecka (Oldenburg — Portug.) Przewóz tą linją trwa bardzo długo — do 3-ch tygodni, gdyż okręty tej linji zachodzą po drodze do innych portów europejskich. Uruchomienie stałej bezpośredniej szybkiej komunikacji jest niezbędne i powinno być, zdaniem Pana Ministra Romera, wkrótce zainicjowane, przyczyni się to niewątpliwie do wzmożenia wymiany handlowej między Polską i Portugalją.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW WYROBÓW DREWNIANYCH DO ALGERU.

Firmy algerskie interesują się przywozem z Polski szczypców drewnianych do wieszania bielizny. Ceny rynkowe wynoszą za 1 gros szczypców sprężynowych (sprężyna o 7 skrętach), po ocleniu fr. fr. 2,75. Stawki celne pobierane są od wagi i wynoszą (poz. 603 quater tar. franc.) 56 fr. od 100 kg brutto plus 2 fr. za 1 kg opakowania. Jako opakowanie służą pudła kartonowe lub drewniane z dwiema metalowemi opaskami o zawartości 25 pudełek, każde po 1 grosie.

Zwyczajowo przyjęta jest zapłata po przedłożeniu dokumentów załadowania. — Przywóz szczypców drewnianych nie podlega ograniczeniom.

Konsulat R. P. w Algerze.

IMPORT SZCZECINY W BRAZYLJI.

Brazylja importuje z zagranicy szczecinę głównie z Niemiec, które dostarczają szczeciny do wyrobu szczotek i szczoteczek do zębów.

Przywóz w r. 1935 kształtował się następująco:

Niemcy	13.899 kg	1.416.856 milrejsów
Chiny	1.547 kg	79.602 „
Anglja	513 kg	26.835 „
Japonja	143 kg	6.118 „
Razem	16.102 kg	1.529.411 milrejsów

Importerzy brazylijscy interesują się przywozem z Polski. W związku z tem eksporterzy polscy winni składać oferty. Cło na szczecinę nie jest wysokie.

WADLIWE OPAKOWANIE TOWARÓW POLSKICH.

Poniżej zamieszczamy uwagi Konsulatu R. P. w Amsterdamie zaczerpnięte z obserwacyj i badań przeprowadzonych na rynku, jak również z uwag importerów holenderskich na temat wad i usterek w opakowaniach towarów polskich dostarczanych na rynek holenderski.

Opakowanie niektórych towarów jest za masywne, używane są bowiem grube deski, zbijane zbyt dużemi gwoździami, co powoduje podrożenie frachtów z jednej strony, z drugiej zaś stosowanie wielkich gwoździ i nieraz w zbyt dużej ilości wywołuje uszkadzanie towaru. Objawy takie zauważono przy wielu artykułach masowych, gdzie transport wynosi niejednokrotnie więcej niż wartość towaru.

Przy dostawach papieru tara wynosi przeciętnie około 12% wagi, podczas gdy w Holandji oblicza się przy papierze tarę w wysokości 8% wagi. Przy dostawach przędzy wełnianej waga skrzyń podnosi również znacznie wagę przesyłek. W niektórych wypadkach stwierdzono wagę brutto 450 kg, podczas gdy waga netto wynosiła 400 kg.

Natomiast przy wielu towarach opakowanie jest zbyt słabe, tak, że towar nie może wytrzymać transportu. Przytoczyć można jako przykład beczki ze smołą, które są niedostatecznie wytrzymałe, podczas gdy analogiczne dostawy z Z. S. R. R. przychodzą w mocnych i szczelnych beczkach. Nasiona i makuchy opakowywane są niejednokrotnie w stare worki, które podczas transportu rwą się i dziurawią, przez co towar nadchodzi z brakami i powoduje reklamacje odbiorców.

Przy niektórych przesyłkach dykt stwierdzono niewłaściwe ich zabezpieczenie. Wiązane są one drutami, które kaleczą powierzchnię płyt. Konfekcja polska pakowana jest z reguły w kartonowe pudła, zbyt cienkie i lekkie, tak, że towar nadchodzi zmięty, brudny i poplamiony, a często stwierdzono brak towaru wskutek kradzieży.

Należy zwrócić również uwagę na możliwe ułatwianie manipulacji odbioru. Jeżeli bowiem waga jednostkowa przesyłki jest zbyt duża, następują trudności z jej wyładowaniem i transportem na miejsce przeznaczenia. Zbyt wysoka waga powoduje pozatem wzrost kosztu wyładowania (np. przy przędzy, workach z nasionami, o ile przekraczają 50 kg i in.)

Znakowanie przesyłek jest bardzo wadliwe. Zdarza się często, że przesyłki są znakowane nie przez szablon, lecz ręcznie, a co gorsza występują często błędy ortograficzne. Na sprawę należytego znakowania winny zwracać uwagę zarówno firmy, jak i towarzystwa spedycyjne i okrętowe, przyjmujące przesyłki. Etykiety nalepiane na workach i pakach ulegają często uszkodzeniu, bądź w zupełności odpadają, przez co nie można nieraz znaleźć, do jakiego adresata są przeznaczone. Wskazanem byłoby nie stosować etykiet, a jedynie napisy należycie malowane.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 SIERPNIA 1936 R.

AUSTRALJA. Rachunki za towary podlegające ograniczeniom wwozowym ustanowionym dla towarów niebrytyjskich winny nosić wzmiankę o kraju pochodzenia.

BELGJA. W związku z wykonaniem umowy belgijsko-włoskiej z 11. XII. 35 wprowadzony został z dn. 31 lipca br. przy imporcie kilkudziesięciu towarów obowiązek dołączania świadectw pochodzenia. Wśród towarów tych figurują niektóre jarzyny, karbid, sole wapienne, opony i dętki, oraz szereg innych.

BRAZYLJA. Przemysł chemiczny domaga się podwyżki cła na niektóre wytwory zawierające chlor.

CHILE. Jak wiadomo wprowadzony został zakaz przywozu artykułów luksusowych oraz wprowadzony został kurs wymienny Ł w wys. 130,50 peso oraz dol. na 26 peso. Pozwolenia przywozu są udzielane wtedy, jeżeli wpłata następuje według wskazanego kursu. Obecnie jednak dopuszczane są wpłaty odrazu w dewizach, pochodzących z t. zw. zasobów własnych importerów, a nabywanych zwykle na czarnej giełdzie.

Ogłoszono wyjaśnienia taryfikacyjne dotyczące kilkudziesięciu artykułów.

W myśl dekretu ogłoszonego 20 lipca b. r. uległo zmianie cło na rury miedziane, naboje myśliwskie oraz na paleniska kowalskie.

CHINY. Ogłoszone zostały przepisy i znakowaniu i numerowaniu towarów importowanych. Będą one ściśle stosowane z dn. 12 października br.

DANJA. Utworzony został przez Izby handlowe specjalny urząd rozrachunkowy dla wymiany pozwoleń walutowych na wyroby żelazne. Dotychczasowy

system przydziału pozwoleń na wszelkie towary wywoływał niezadowolenie importerów, którzy usiłowali zmienić go na bardziej korzystny. Jest to pierwsza próba zmiany systemu uzyskiwania pozwoleń.

Obowiązujące od 15 ub. m. opłaty wwozowe od zbóż i przetworów zbożowych zostały znacznie podwyższone, wskutek czego wprowadzone w poprzednich tygodniach zniżki zostały prawie całkowicie cofnięte.

ESTONJA. Obniżone zostało z dn. 12 ub. m. cło na płytki izolacyjne wyrabiane ze słomy, torfu lub t. p. prostych materjałów.

FRANCJA. Parlament przyjął ustawę o pełnomocnictwach (Journal Officiel z 14. VIII. 36) uprawniającą rząd do wprowadzania zarządzeń celnych w drodze dekretów, zatwierdzanych przez parlament w terminach późniejszych. Projekt ustawy o cłach dodatkowych nie został natomiast przyjęty.

Dekret z dn. 8. VIII. 36 upoważnia rząd do stosowania wobec towarów marokkańskich importowanych do kolonij francuskich zwolnień od cła bądź zniżonych stawek celnych.

Uległa zmianie specjalna opłata od kawy. Wprowadzone zostały ułatwienia w zwalnianiu od t. zw. podatku importowego akcesoryj samochodowych.

Z dn. 1 października b. r. podwyższony będzie podatek od oleju orzechowego i rzepakowego.

W „Journal Officiel" z dn. 18 ub. m. została ogłoszona nowa ustawa o uregulowaniu handlu pszenicą. Ustawa ta wprowadza opłatę 4 fr. od 100 kg pszenicy importowanej.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — TUNIS. Z dn. 1 stycznia 1937 wejdą w życie nowe postanowienia o handlu produktami mleczarskiemi. W szczególności wymagane będzie znakowanie tych produktów nazwą kraju pochodzenia.

SYRJA — LIBAN. Dn. 31 lipca br. ogłoszone zostały nowe przepisy dotyczące wwozu i wywozu, w szczególności zaś opakowań i oznaczania towarów.

HOLANDJA. Z dniem 1 września 1936 r. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandji:

	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Materjały bawełniane bielone i niebielone	1931, 1933.	15% wagi brutto
Materjały bawełniane barwione, drukowane i tkane w kolorach	1929, 1930, 1931	20% „ „
Materjały wełniane i bawełniane	1929, 1930, 1931	30% „ „
Materjały pluszowe .	1931, 1932.	35% „ „
Tkaniny ze sztucznego jedwabiu	1931. 1932	30% „ „
Tkaniny lniane i półlniane	1930, 1931. 1932	50% „ „
Jedwab prawdziwy . .	1934.	100% „ „
Bielizna	1930, 1931.	20% „ „
Bielizna stołowa . . .	1929, 1930, 1931	30% „ „
Pończochy i skarpetki .	1930, 1931.	40% tuz. par.
Dywany	1930, 1931.	50% wagi brutto
Meble drewniane . .	1934.	50% „ „
Meble wiklinowe . . .	1934.	50% „ „
Rośliny	1930, 1931.	10% „ „

Ponadto przedłużono okres skontyngentowania dla potażu żrącego — bież. okres skontyngentowania: 1. IX. 36 — 1. II. 37 i okres bazowy: 1932, 1933, 1934; ustawowy przydział wynosi 100% wagi brutto z okresu bazowego.

Na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach skontyngentowania:

Meble drewniane: obecnie okres bazowy — 1934, ustawowy przydział — 50% wagi brutto; poprzednie — okres bazowy 1931, 1932, przydział ustawowy — 30%.

Meble wiklinowe: obecnie okres bazowy — 1934; poprzednio — 1931, 1932.

Dekretem z dnia 17 bm. skontyngentowany został wwóz do Holandji ceramiki ściennej niepolewanej.

Okres skontyngentowania: sześć miesięcy — 1. VIII. 36—31. I. 37. Okres bazowy: 1. I. 36—1. VII. 36.

Ustawowy przydział kontyngentu: 70% przywozu z okresu bazowego, przyczem za podstawę obliczenia przyjmuje się powierzchnię, przeznaczoną do polewania.

LITWA. Z dniem 8. VIII. 36 zostały wprowadzone zmiany do taryfy celnej w dziale 22 (cukier) i 110 (preparaty chemiczne).

ŁOTWA. Przy wyjeździe podróżujący mogą wywozić takie dewizy, które są wskazane w pozwoleniu Komisji Walutowej. Ponadto nie wolno wywozić łatów.

RODEZJA POŁUDN. W maju br. zgłoszony został wniosek o podwyższenie cel na rowery, motocykle i niektóre ich części, na baterje elektryczne, części mostów żelazne i stalowe, szablony papierowe oraz na filmy kinematograficzne.

RUMUNJA. Ministerstwo Przemysłu i Handlu dopuściło szereg nowych artykułów do obrotów kompensacyjnych, mianowicie:

Art. taryfy celnej 824:
- Bandaże izolacyjne i inne materjały impregnowane służące do izolacji.

Art. taryfy celnej 825:
- Dywany i chodniki kauczukowe, lub materjały kombinowane z kauczukiem.

Art. taryfy celnej 827:
- Rurki i węże gumowe. Również kombinowane z kauczuku, materjału i metalu.

Art. taryfy celnej 829:
- Opony do aut i motocykli.

Art. taryfy celnej 830:
- Dętki do aut i motocykli.

Art. taryfy celnej 831:
- Obuwie i kalosze gumowe.

Art. taryfy celnej 832:
- Podeszwy, obcasy i podkowy gumowe lub kombinowane z materjałami zwykłemi.

Art. taryfy celnej 834:
- Artykuły gumowe wulkanizowane do użytku technicznego i przemysłowego, zwykłe lub kombinowane z materjałami zwykłemi.

Art. taryfy celnej 835:

Artykuły gumowe wulkanizowane do użytku sanitarno - medycznego zwykłe lub kombinowane z metalami zwykłemi.

Z dn. 18. VIII. 36 ukazał się dalszy szereg artykułów dopuszczonych do obrotów kompensacyjnych, mianowicie:

Mąka kostna: z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 10% w dewizach wolnych.

Talk: z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 10% w dewizach wolnych.

Mąka grochowa.

Fornier: z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 15% w dewizach wolnych.

Wózki dziecinne, welocypedy trzykołowe, auta, drezyny, „hulajnogi" z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 10% w dewizach wolnych.

Autopompy z urządzeniem do polewania ulic, autopolewaczki z urządzeniem kwalifikującem je do użytku przeciwpożarowego i autopolewaczki.

Stała opłata pobierana przy imporcie bawełny oraz przędzy bawełnianej i wigoniowej została podwyższona do 17,50 lei od 1 kg bawełny i 20,50 lei od 1 kg przędzy.

UNJA POŁUDN.-AFRYK. Dnia 3 lipca br. ogłoszono nowe zasady stosowane przy cleniu asfaltu, ciężkich olejów oraz żywicy i smoły ziemnej.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 6. 8. 36 r. została wprowadzona podwyżka stawek celnych na cegły.

Według informacyj urzędowych został wstrzymany clearing z Hiszpanją, przyczem awizo o wpłatach w funtach szterl. nie następuje, aż do czasu wyjaśnienia stosunków obecnych.

WŁOCHY. Ze względu na nieuregulowanie wymiany płatniczej z szeregiem krajów został wprowadzony obowiązek uzyskiwania pozwoleń wywozowych do wielu krajów, m. in. również do stosunku do eksportu z Włoch do Polski.

Pozwolenia są wydawane: 1) przy zapłacie z góry przez nabywcę zagranicznego, 2) przy otwieraniu nieodwołanej akredytywy, 3) przy odpowiedniem zaświadczeniu organizacji branżowej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Poważna firma w New Yorku interesuje się importem artykułów technicznych polskiego pochodzenia. E/21341/22/Kl.

Poważna firma w Bagdadzie obejmie przedstaw. wyrobów drzewnych, dykt, wyrobów żelaznych, emaljowanych i włókienniczych. E/21626/21/Kl.

Różnego rodzaju materjały biurowe, m. in. ołówki, spinacze i t. d. poszukiwane są przez firmę belgijską. P/21331/54/Sz.

Firma w Boliwji interesuje się zakupem czekolady gorzkiej i mlecznej. P/21361/64/60/Sz.

Firmy holenderskie zakupują różne artykuły sportowe. P/21656/54/Sz.

Firma francuska podjęłaby się przedstawicielstwa firm polskich na terenie Francji i jej kolonij na talerzyki i miseczki emaljowane. P/21022/3/R/Ro.

Firma szwedzka interesuje się objęciem przedstawicielstwa firmy polskiej zainteresowanej w wywozie beczek żelaznych o pojemności ca 200 l. dla nafty i podobnych produktów. P/21639/4L./Ro.

Firma pracująca na terenie Unji Południowo-Afrykańskiej pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami naczyń emaljowanych. P/21632/3B/Ro.

Firma w Kalkucie interesuje się importem z Polski blach cynkowych. — P/21841/3B/Ro.

Istnieją możliwości zbytu narzędzi ogrodniczych na terenie Indyj Brytyjskich. P/21973/44/Ro.

Firma szwajcarska ma zapotrzebowanie na skórzane podeszwy do obuwia „Commerz" czyli krupony oraz na podeszwy kauczukowe rodzaju „Continental". P/22109/31/58/M.

Fabryka rękawiczek w Sao Paulo pragnie importować z Polski skóry do wyrobu rękawiczek. Roczne zapotrzebowanie 1000-1500 tuz. skór. P/22137/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU.

Połowy sierpniowe na wodach Bałtyku i Północnego Morza dały ogółem 683.440 kg ryb o wartości łącznej 338.208 zł w tem połowy Morza Północnego dały 514.300 kg wartości 257.150 zł, połowy przybrzeżne Bałtyku 169.140 kg o wartości 81.058 zł.

Połowy przybrzeżne pozostały na niskim poziomie, charakterystycznym dla sierpnia ub. roku (VIII 1935: 168.820 kg) jednak wartość połowów jeszcze spadła o blisko 20%, mimo, że wskaźnik ogólny cen i ceny solonej ryby już się zaczęły podnosić. (VIII 1935: wartość połowu: 100.927 zł). Spadek cen na rybę świeżą z przybrzeżnych połowów był niewątpliwie jednym z czynników hamujących rozwój letniego rybołówstwa. Dalszy spadek tych cen przy ogólnem wznoszeniu się wskaźnika cen posta-

wiłby nasze rybołówstwo przybrzeżne o ile poza sezonem szprotowym ma ono utrzymywać się nadal z rybołówstwa, w katastrofalnem położeniu. Z różnych, częściowo niezrozumiałych przyczyn ludność nie dochodzi do konsumpcji nawet niezwykle taniej ryby.

Należy wątpić, czy samo rybołówstwo śledziowe Morza Północnego pomyślnie się rozwijające i pokrywające dotąd 10 procent naszego zapotrzebowania na śledzie solone może być uważane za jedyne rozwiązanie zagadnienia wyjścia naszego rybołówstwa na pełne morze.

Znaczenie tak ekonomiczne jak i dla wyszkolenia tych połowów Morza Północnego jest niewątpliwie bardzo duże, jednak zupełne zahamowanie konsumpcji świeżej ryby morskiej działa bardzo niekorzystnie na proces wychodzenia naszego rybołówstwa na pełne wody Bałtyku. Połowy Bornholmskie, oraz w Kategacie — dorszy, płastug i makreli, oraz śledzików stanowią ogniwo łączne i nawet przygotowawcze do połowów nie tylko Morza Północnego, ale i wód Północnych wogóle.

Brak powodzenia tych połowów bałtyckich na skutek słabej konsumpcji świeżej ryby w kraju nie jest obojętny dla wszystkich pionierów połowów dalekich, oraz dla rybaków przybrzeżnych, którzy przez intensyfikację połowów zimowych szprota dochodzą do powiększania rozmiarów kutrów i zwiększania siły ich motorów.

Podział połowów na poszczególne miejscowości wysuwa na pierwsze miejsce Hel: 51.690 kg o wartości 16.673 zł. Drugie miejsce zajmuje Gdynia: 48.050 kg — 16.596 zł. Dalej idzie okręg Pucki: 30.700 kg — 20.460 zł. miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 20.900 kg—20.923 zl. Najmniejsze zaś ilości dał okręg od Chłapowa do Karwi: 12.300 kg — 4.206 zł. Poza wodami przybrzeżnemi złowiono 5.500 kg makreli z czego sprzedano w Danji 4.025 kg.

Największym odbiorcą połowów przybrzeżnych to rynek miejscowy, który spotrzebował: 89.635 kg o wartości 41.593 zł. wędzarnie miejscowe zakupiły: 53.950 kg — 31.264 zł, a do Gdańska wysłano: 21.550 kg — 6.791 zł. (Dane statystyczne Morsk. Urz. Ryback.)

Względem sierpnia ub. roku spadły połowy storni — o 20%, zimnic o 80%, skarpi o 60%, węgorzyc (kwapów) o 50%, okoni o 85%, zwiększyły się połowy przedewszystkiem wątłuszy (dorszy) o blisko 300%. flądder — gładzic — o tyleż prawie, śledzików o 150%, makreli połów zwiększył się dziesięciokrotnie przy niezwykłym spadku ceny z 2 zł na 0,40 zł za kg. Połowy węgorzy, szczupaków i płoci pozostały prawie bez zmiany.

Połowy przybrzeżne utrzymały się w sierpniu na poziomie zeszłorocznym. Z poszczególnych gatunków przypadło na: (ilość podano w kg, wartość za jeden kg w groszach podano w nawiasie):

Troć 300 (400), płastugi: stornia 82.510 (30), zimnica 2.520 (20), gładzica: 4.150 (30), skarp 3.110 (60), śledzie 1.950 (25), węgorze 14.900 (180), dorsze 43.280 (25), węgorzyce 3.830 (30), makrele 5.500 (40), szczupaki 5.170 (180), okonie 650 (50), płocie 1.270 (30).

KRONIKA

— **OBROTY PORTU RYBACKIEGO W SIERPNIU.** Przywóz towarów rybnych do Gdyni w miesiącu sierpniu br. wykazał dwukrotny wzrost w stosunku do poprzedniego miesiąca (tj. lipca br.) przekraczając równocześnie cyfry sierpnia ubiegłego roku.

Ogółem (prócz połowów przybrzeżnych) dowieziono: 4.580 ton towarów rybnych, z czego 4.200 ton przypada na port rybacki, a 380 ton na port handlowy.

Do portu rybackiego zawinęło 14 statków (w liczbie tej tylko jeden statek pod polską banderą). I tak śledzie solone importowane: z Anglji, szkockie: 11.455/1 oraz 6.431/2 beczek waga 2.547 ton na 8 statkach. Z Norwegji na 2 statkach: 3.142/1 i 834/2 o wadze 569 ton. oraz tranu 35 ton, i klipfisze 200 kg. Z Islandji: matjesy: 3.179/2 i 500/2 — 549 ton na 1 statku. Z Finlandji: matjesy islandzkie: 200/1 i 400/2 — 84 ton. Z Holandji śledzie solone z polskich połowów „Mewy": 3.700 kantjes o wadze 592 ton na 2 statkach, oraz śledzie świeże w lodzie importowane 24 ton.

Do portu handlowego z drobnicą towaru rybnego zawinęło 29 statków — w tem 5 polskich. Z Niemiec 9 statków: 60 ton świeżych śledzi w lodzie, tranu 7.440 kg, konserw 1.390 kg, inne ryby 390 kg. Z Finlandji 1 s/s 15 ton śledzi solonych, z Anglji 1 s/s z 2.160 kg kleju rybnego, z Łotwy 2 s/s 1.190 kg konserw rybnych, ze Szwecji 2 s/s z 2.330 kg konserw rybn., z Portugalji 1 s/s z 5.830 kg konserw. z Belgji 2 s/s z 2.720 kg konserw, z Danji 1 s/s z 3.170 kg konserw, z Norwegji 6 s/s z 153.470 kg tranu, inne ryby 1.140 kg, z Holandji 3 s/s z 78.590 kg śledzi solonych, oraz tranu 44.890 kg.

Z portu rybackiego wysłano 165 wagonów ze śledziami solonemi, w tem 9 do Gdańska i 3 do Czechosłowacji, resztę zaś do kraju. (Kom. Portu Ryb.)

— **EKSPLOATACJA NOWEJ CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.** 10 sierpnia została oddana częściowo do użytku nowa chłodnia śledziowa portu rybackiego w Gdyni. Zajęto pod śledzie zrazu parter. Już w połowie bm. cały parter i piętro nowej chłodni były zapełnione towarem.

Oddanie do użytku drugiego i trzeciego piętra nastąpić ma w październiku bieżącego roku.

Jak wiadomo, chłodnia obliczona jest na dobudowę czwartego i piątego piętra. Silne natychmiastowe wykorzystanie chłodni po oddaniu jej do użytku świadczy o konieczności dobudowania wyższych pięter w przyszłym roku zawczasu: tak, ażeby służyć one mogły już składowaniu pierwszych letnich matjasów.

— **NOWA FIRMA ŚLEDZIOWA W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** Dogodne warunki dla pracy stworzone w porcie rybackim w Gdyni, przyciągają tu coraz to nowe firmy importu śledzi i handlu rybą morską. Ostatnio rozpoczęła pracę firma Herman Mathiesen & Co — Sp. z ogr. odp. Biura firmy mieszczą się w Magazynie Śledziowym tuż obok Urzędu Celnego. Kierownikiem firmy jest p. Renecki. Firma jest nastawioną na import śledzi solonych, mrożonych i świeżych z Norwegji przedewszystkiem, mając równocześnie zamiar prowadzenia eksportu niektórych artykułów do Norwegji (konserwy ogórkowe itp.)

WYDAWNICTWA

„POLSKA — WĘGRY".

Pod powyższym tytułem ukazało się ostatnio wydawnictwo, poświęcone stosunkom polsko-węgierskim. W wydawnictwie tem, opracowanem pod redakcją p. Karola Huszara, b. premjera Rządu Węgierskiego przez wybitnych przedstawicieli społeczeństwa polskiego i węgierskiego, zamieszczone są prace, obrazujące objektywnie całokształt stosunków polsko - węgierskich gospodarczych, kulturalnych i politycznych. Dzieło to przedstawia wielką wartość i byłoby wysoce pożądanem, aby jak najszersze sfery gospodarcze zapoznały się z niem i dzięki temu mogły rozwinąć bardziej ożywione stosunki handlowe z tym krajem.

Wydawnictwo jest do nabycia pod następującym adresem: p. Arthur Török, Warszawa, Nowy Świat 62 m. 6. Cena egzemplarza zbroszurowanego zł 60,—, opraw. w karton zł 80.—, oprawnego w płótno zł 100.—.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDJA		
s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	28. 9. 5. 10.	**Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	30. 9. 7. 10.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri** **2) Turku, Helsinki, Viipuri** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s PITEA l. s. s/s JOH. C. RUSS l. s.	ok. 2. 10. 9. 10.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	3. 10.	**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	29. 9.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	28. 9. 5. 10.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN* s/s CAPELLA*	30. 9. 7. 10.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA s/s KODUMAA	30. 9. 14. 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		ŁOTWA		
s/s LEANDER* (via Bremen) s/s MINOS* lub subst.	29. 9. 6. 10.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LEANDER* s/s MINOS* lub subst.	29. 9. 6 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
s/s ANNA GRETA	27. 9. 11. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 1—2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	30. 9. 14. 10.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	27. 9. 11. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	30. 9. 14. 10.
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s RUNA	4. 10.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s RUNA	7. 10.
	18. 10.	co 14 dni		21. 10.
		Stockholm — Kalmar		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	co 8—10 dni	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s IWAN	12/13. 10.	co 2 tygodnie	s/s IWAN	12/13. 10.
s/s BLENDA	4. 10.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	7. 10.
	18. 10.	co 2 tygodnie		21. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	5. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	5. 10.
s/s LIBAU	12. 10.	co tydzień	s/s LIBAU	12. 10.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS l. s.	29. 9.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s E. RUSS l. s.	29. 9.
s/s HINRICH l. s.	3. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s HINRICH l. s.	3. 10.
s/s TCZEW	6. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s TCZEW	6. 10.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
s/s LEANDER* l. subst.	29. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEANDER* l. subst.	29. 9.
s/s MINOS* lub subst.	6. 10.	co tydzień	via Ryga	
			s/s MINOS* lub subst.	6. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	30. 9.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	1. 10.
	7. 10.	co tydzień		8. 10.
		Kopenhaga		
		(Polska Agencja Morska)		
s/s MEKNES*	29. 9.	co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	ok. 8. 10.	*(Polska Agencja Morska)*	m/s PIONIER I	ok. 11. 10.
		co 2 tygodnie		
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	5. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	5. 10.
	19. 10.	co 2 tygodnie		19. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	5. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	m/s BATAVIA	5. 10.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA	6. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	12. 10.
s/s JAEDEREN	20. 10.	co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	26. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	4. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	8. 10.
s/s BALTROVER*	11. 10.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	13. 10.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	4. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	8. 10.
s/s LWÓW*	11. 10.	co tydzień	s/s LWÓW*	11. 10.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s KATHOLM	10/12. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	10/12. 10.
		Leith/Grangemouth		
STATEK	3. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	3. 10.
		co tydzień		
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s WESER	ok. 28. 9.	co miesiąc	s/s WESER	ok. 28. 9.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.
s/s IRENE lub subst.	7. 10.	co tydzień	s/s IRENE lub subst.	7. 10.
		Rotterdam		
s/s PUCK	6. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	30. 9.
s/s CHORZÓW	13. 10.	co tydzień	s/s PUCK	7. 10.
s/s LEDA lub subst.	3. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEDA lub subst.	3. 10.
s/s NEREUS lub subst.	9. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s NEREUS lub subst.	9. 10.
s/s BUSSARD	1. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	1. 10.
s/s BUTT	12. 10.	co 10—11 dni	s/s BUTT	12. 10.
s/s WIBORG	16/18. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*		
		co 20 dni	s/s WIBORG	16/18. 10.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	29. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	30. 9.
s/s ŚLĄSK*	6. 10.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	7. 10.
s/s BUSSARD	1. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	1. 10.
s/s BUTT	12. 10.	co 10—11 dni	s/s BUTT	12. 10.
—		*(Rummel & Burton)*	—	
		co 3 tygodnie		
		Antwerpja		
s/s JÄRVAMAA	2. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	6. 10.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	9. 10.
	20. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		23. 10.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MEKNES*	29. 9.	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
s/s AUG. SCHULTZE	9. 10.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	9. 10.
—		**Porty Sycylji** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
m/s SCANIA	5/6. 10.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s NORDLAND* m/s BIRKALAND*	30. 9. ok. 14. 10.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND* m/s BIRKALAND* m/s HEMLAND	1/2. 10. 16/17. 10. 26. 10.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
m/s SARMACJA	ok. 22. 10.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	29/30. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	B. Porty dalsze	
m/s PIŁSUDSKI* 29. 9. m/s BATORY* 15. 10. m/s PIŁSUDSKI* 27. 10.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 6. 10. m/s BATORY* 22. 10. m/s PIŁSUDSKI* 16. 11.
s/s ARGOSY* 5. 10. s/s SCANSTATES* 10. 10. s/s SCANMAIL* 17. 10.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANPENN* 29. 9. s/s CLIFFWOOD 6. 10. s/s ARGOSY* 13. 10.
s/s AUG. SCHULTZE 9. 10.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE 9. 10.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 15. 10.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA 30. 9./2. 10.
s/s EQUATOR 28. 9. s/s AURA 13. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s PARA 2. 10. s/s MERCATOR 16. 10. s/s NAGU koniec 10.
s/s PUŁASKI* 9. 11. s/s KOŚCIUSZKO 12. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s KOŚCIUSZKO* 20. 10. s/s PUŁASKI* 18. 11.
m/s KLIPPAREN 22. 10.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS 17. 10. s/s TITAN 14. 11.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
	PORTY GULFU	
m/s STUREHOLM 8. 10. m/s TORTUGAS 17. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s BRAHEHOLM ok. 19. 10.
s/s CITY OF OMAHA 2. 10. s/s HYBERT 27. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA 2. 10. s/s HYBERT 27. 10.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

30 września:

m/s NORDLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol.-Lewant.
m/s LIMA lin. po ład. do Południowej Ameryki, PAM.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s HILDA po węgiel, MEW.
s/s UMLAZI po węgiel, PAM.
s/s HENRY TEGNER po drzewo, PAM.
s/s SIGULDA po węgiel, Bergenske.

1 października:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s POMARON po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ARNIS po węgiel, PAM.
s/s VIKING po węgiel, PAM.

2 października:

m/s PARA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CITY OF OMAHA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wy- i załadowania, PAM.
s/s TRUDE SCHUNEMANN ze złomem, PAM.

3 października:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s MEKNES lin. z Leningradu w drodze do Havre via Kopenhaga, PAM.
s/s LEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HINRICH lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s DEKABRIST z rudą, Pantarei.
s/s HAFNIA po węgiel, PAM.

4 października:

s/s RUNA lin. z portów wsch. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.

5 października:

m/s SCANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s BATAVIA lin. z portów wsch. norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

6 października:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. Sc. Line.
m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasaż. i towarami, G. A. L. Ż.
s/s WARSZAWA lin. z Havre/Londynu powrotny po emigrantów, Polbrit.
s/s MINOS lin. lub subst. z Rygi i Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URSA lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

KRONIKA.

PRZED SEZONEM IMPORTU TOWARÓW GWIAZDKOWYCH.

Jak będzie kształtował się w nadchodzącym sezonie świątecznym import towarów gwiazdkowych, trudno jest już dzisiaj coś konkretnego powiedzieć. Jedno jest pewne, że przywóz najgłówniejszych artykułów jak orzechów, migdałów, fig, rodzynek, daktyli i niektórych owoców południowych świeżych nie będzie w nadchodzącym sezonie tak łatwy, jak to wyobrażają sobie importerzy. Podczas, gdy w latach ubiegłych, import odnośnych towarów był chociaż nie w stu, to przynajmniej w 60 lub 70 proc. unormowany, to w roku bieżącym jest on tak skomplikowany i zagmatwany, że tylko jednostki orjentują się jeszcze w całokształcie tego importu. O ile w latach ubiegłych znane były importerom warunki importu tych artykułów, polityka kontyngentowa oraz w głównych zarysach wysokość kontyngentów przywozowych na poszczególne towary i kraje, to w tym roku konkretnych informacyj importerzy w tym względzie nie posiadają. Nikt nie wie bowiem z góry z jakiego kraju są regularne kontyngenty przywozowe a z jakiego jednorazowe względnie ad hoc uruchomione. Brak regularnych kontyngentów przywozowych oraz ustalonych warunków importu, chociażby tylko na pewien okres czasu, uniemożliwia większości importerom uzyskanie w odpowiedniej ilości i na czas pozwoleń przywozowych na dane artykuły oraz uskutecznienie zakupu towarów za granicą w najkorzystniejszym okresie.

Powyższy stan rzeczy naraża większość firm importowych na poważne straty, uniemożliwia normalną obsługę klientów. Odbija to się naturalnie na konsumentach, albowiem importerzy starają się straty swe wkalkulować w inne towary spożywcze.

Dla uchronienia importerów od strat wskutek późnego otrzymania pozwolenia przywozu na ten lub inny towar gwiazdkowy który pociąga za sobą opóźnienie dostawy danego artykułu, należy uregulować chociaż tylko na okres przedświąteczny import towarów gwiazdkowych i jak najrychlej poinformować dokładnie importerów o warunkach importu odnośnych artykułów.

Ze swej strony zaznaczamy już, że import towarów gwiazdkowych z Turcji, Italji, Rumunji, Jugosławji i Hiszpanji może odbywać się jedynie w clearingu a z Grecji, Francji, Portugalji i U. S. A. w ramach kontyngentów przywozowych, bądźto ustalonych, bądź też ad hoc uruchamianych.

UKŁAD TOWAROWY POLSKO - WŁOSKI.

Podajemy do wiadomości firm importowych, że dnia 14 września br. zawarta została umowa polsko - włoska, regulująca obrót towarowy między Polską i Włochami. Przywóz towarów włoskich do Polski uzależniony jest od złożenia przez importera polskiego w urzędzie celnym świadectwa rozrachunkowego na przywóz, stwierdzającego wypełnienie warunków przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko - włoskiego, stosownie do obwieszczenia Ministra Skarbu z dnia 18 września br. Niezależnie od świadectwa rozrachunkowego, importer polski winien przy odprawie celnej przedłożyć wszelkie dokumenty, wymagane przez obowiązujące u nas przepisy reglamentacyjne jak np. pozwolenie przywozu, zezwolenie weterynaryjne itp.

Świadectwa rozrachunkowe na przywóz wystawia Komisja Obrotu Towarowego i wydaje je importerom za pośrednictwem Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego (Zahan) w Warszawie względnie delegatów Zahanu przy Izbach Przemysłowo - Handlowych.

Zwracamy uwagę importerom towarów gwiazdkowych oraz owoców południowych, aby jak najrychlej postarali się o „Tymczasowe informacje importowe dla importerów towarów włoskich do Polski", które nabyć można w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego lub w jego delegaturach.

DOWÓZ NIEKTÓRYCH TOWARÓW KOLONJALNYCH I OWOCÓW DO GDYNI W OSTATNICH MIESIĄCACH.

Dowóz towarów kolonjalnych i owoców południowych do Gdyni drogą morską przedstawia się w ostatnich 3-ch miesiącach jak następuje:

NAZWA TOWARÓW	w czerwcu ton	w lipcu ton	w sierpniu ton	od 1 I.— 31. 8. br. ton
kawa surowa	764,2	243,8	709,3	4128
herbata	79,8	54,8	89,3	739.2
ziarno kakaowe	937.3	191,8	290.1	3642,7
korzenie	106,8	72,8	120,7	789,3
orzechy i migdały	3,1	8,1	13,4	288,4
owoce susz. i świeże	2827,6	1893.3	818.3	30473,2

Import owoców świeżych południowych w okresie od 14 — 20 IX. br. wynosił drogą morską 663,3 ton. W ilości tej mieszcza się cytryny, pomarańcze i banany niedojrzałe.

ZAPASY TOWARÓW KOLONJALNYCH W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 20 września br. w składach celnych w Gdyni zalega od dłuż-

szego czasu dużo towarów kolonjalnych, jak kawa, herbata, korzenie, figi, rodzynki, śliwki suszone itp., które z powodu braku pozwoleń przywozu nie mogą być wpuszczone do kraju. Największe zapasy, nie pokryte pozwoleniami przywozu, są w kawie, herbacie i pieprzu. I tak: kawy zalega około 3.000 worków wagi około 180,000 kg, herbaty około 40 ton, a pieprzu 80 ton.

ZAPASY ZIARNA KAKAOWEGO.

W składach celnych w Gdyni znajduje się przeszło 13,700 worków ziarna kakaowego wagi około 900 ton, które nie mogą być odprawione przez Urząd Celny z powodu braku pozwolenia przywozu. Niektóre partje zalegają w Gdyni już od sierpnia ub. roku.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Sytuacja na gdyńskim rynku towarów kolonjalnych jest bez zmiany w stosunku do poprzedniego okresu. Ceny utrzymane są nadal na bardzo wysokim poziomie, szczególnie na kawę brazylijską, herbatę, masło i ziarno kakaowe.

Pomimo, że w składach celnych w Gdyni zalegają duże zapasy kawy, herbaty i ziarna kakaowego, nie ma na razie widoków upłynięcia tych zapasów do kraju, ze względu na brak pozwolenia przywozu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Trzecia dekada września br. na gdyńskim rynku owocowym nie notuje żadnych transakcyj.

Zapasy pomarańcz kalifornijskich nie znajdują zainteresowania. Tendencja na ten artykuł raczej zniżkowa.

Brak obecnie na rynku cytryn włoskich. Spodziewane są natomiast transporty z nowych zbiorów.

Ceny cytryn na rynku włoskim wysokie.

Z powodu braku zainteresowania żadne z przedsiębiorstw aukcyjnych nie urządziło w tym czasie przetargu.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Oczekiwany transport bananów.

Dnia 28 bm. s/s „Baltrover“ i 2 października br. s/s „Bussard“ przywiozą do Gdyni 31 tysięcy kg bananów jamajskich z Londynu. Odbiorcami tych partyj towaru są firmy: — Józef Fetter i Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami w Gdyni.

Cytryny włoskie.

Dnia 17 bm. s/s „Uffe“ nadszedł do Gdyni transport w ilości 4.600 skrzyń cytryn włoskich „Verdelli“, który złożony został w magazynach firmy „Pantarei“.

Cytryny syryjskie.

s/s „Lewant“, który przybył do Gdyni dnia 27. bm. przywiózł 2.700 skrzyń cytryn syryjskich dla firmy S. Mehler w Gdyni.

Pomarańcze portugalskie.

s/s „Lech“ wyładował dnia 11 bm. 500 skrzyń pomarańcz portugalskich dla firmy S. Mehler w Gdyni.

Dla tej samej firmy przywiózł s/s „Baltrover“ dalszy transport pomarańcz portugalskich, w ilości 499 skrzyń.

Pomarańcze z Kolonij Portugalskich.

W niedzielę dnia 27 b. m. nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz z Kolonij Portugalskich. Z powyższego transportu, który ma liczyć około 3,400 skrzyń — 2,454 skrzyń przeznaczonych jest dla firmy S. Mehler w Gdyni.

Pomarańcze kalifornijskie.

Zapowiedziany przez nas w ostatnim numerze transport pomarańcz kalifornijskich nadszedł do Gdyni s/s „Canada“ dnia 17 bm. Wspomniany transport liczy 16.216 skrzyń i został składowany w Chłodni.

Owoce suszone.

Dnia 27. b. m. nadeszło z Palermo s/s „Lewant“ 6.000 skrzynek sułtanek włoskich. Tym samym statkiem nadejdzie do Gdyni 60 worków fig tureckich.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Turcja.

Notowane w ostatnim numerze transakcje na sułtanki tureckie wyrażały się cyfrą 4.700 ton. Cyfra ta obecnie wzrosła do 8,610 ton.

Zauważyć się daje pewien spadek cen na ten artykuł:

za 100 kg

	cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Ltq 14.—	sh. 23.—
typ 8—14	Ltq 15.—	sh. 24,9
typ 9—15	Ltq 16.—	sh. 27,—
typ 10—16	Ltq 19,5	sh. 32,6
typ 11—17	Ltq 21,5	sh. 36.—

Zainteresowanie w stosunku do roku ubiegłego bardzo słabe.

W tym samym czasie roku ubiegłego dokonano transakcyj na około 16,000 ton sułtanek. Mimo słabego zainteresowania ceny, stosunkowo do dwóch lat ubiegłych, wysokie z lekką tendencją zwyżkową.

Zbiory tegoroczne oblicza się na około 70,000 ton. —

Nowe zbiory fig cieszą się silnem zainteresowaniem i bez trudności znajdują odbiorców za granicą. Każda partja, jaka pokaże się na rynku zostaje natychmiast zakupiona.

Ceny na ten artykuł kształtują się 8,75 do 10, — Ltq za 100 kg cif porty kontynentu.

Dotychczas dokonano transakcyj na około 3.000 ton.

Spodziewane tegoroczne zbiory orzechów laskowych wyniosą ca 3.000.000 worków.

Sytuacja w Hiszpanji spowodowała, że zainteresowano się silniej rynkiem tureckim w ogóle.

Wyspy Kanaryjskie.

Dnia 12 bm. załadowano w Las Palmas na s/s „Tenerife" do Hamburga nowe partje bananów. Z pośród dalszych partyj, jakie ładowano jedna przeznaczona jest dla Gdyni.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia
BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia
MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 października 1936 r. | NR. 27

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Mgr Bolesław Koselnik.

Możliwości rozwoju przemysłu mięsnego w Gdyni

Gdynia, jako ośrodek przemysłu mięsnego, obliczonego na eksport, miałaby bezsprzecznie najkorzystniejsze warunki rozwoju. Tu bowiem zbiegają się zasadnicze elementy dla tej produkcji, a mianowicie: bliskość źródeł surowca do przerobu i port — aparat transportu gotowego produktu na rynki zamorskie.

Przemysł mięsny w Gdyni oprzeć się może na surowcu z okręgów najbliżej położonych, a mianowicie województw pomorskiego i poznańskiego, będących w dużej mierze hodowcami bydła i trzody chlewnej. Zamiast eksportu żywca do przerobu za granicą, miałaby miejsce dostawa surowca do przerobu w gdyńskich zakładach przetwórczych, a w rezultacie eksport już gotowego produktu.

Rozwój przemysłu mięsnego w Gdyni zaważyłby również na gospodarstwach hodowlanych, stanowiących źródło dostawy, w kierunku podniesienia gatunku bydła i nierogacizny. Należy dodać, że cukrownie, gorzelnie, browary wreszcie młyny na terenie województw poznańskiego i pomorskiego stanowiłyby tanie źródła paszy.

Poza bliskością źródeł surowca i tańszych kosztów dowozu do miejsca przerobu, poza możliwością korzystania z usług aparatu portowego przy eksporcie, przemysł mięsny w Gdyni korzystałby z usług portowych urządzeń chłodniczych. Chłodnia portowa i budująca się rzeźnia miejska (eksportowa) w rozwoju przemysłu mięsnego w Gdyni odgrywałyby rolę bazy technicznej. Dzięki tym urządzeniom możnaby wykorzystać wszystkie możliwości, jakie nastręcza bliskość zakładów przetwarzania mięsa od rzeźni i urządzeń chłodniczych. W pierwszym rzędzie możność korzystania z urządzeń chłodniczych miałaby duże znaczenie, gdy chodzi o stan produktu, co nie pozostawałoby bez wpływu na eksport i cenę.

Biorąc pod uwagę powyższe dane, należałoby stworzyć na terenie Gdyni następujące działy produkcji mięsnej:

1. produkcję bekonów,
2. produkcję wszelkiego rodzaju wędlin,
3. produkcję konserw mięsnych,
4. produkcję tłuszczów mięsnych (smalec, łój i t. p.),
5. ubój drobiu.

1. Produkcja bekonów.

W oparciu o chłodnię portową i rzeźnię można na terenie Gdyni uruchomić na większą skalę produkcję bekonów. Bekoniarnie gdyńskie produkowałyby głównie na eksport. Mogłyby one powstać jako oddzielne zakłady przy rzeźni miejskiej.

Największym a zarazem jedynym odbiorcą polskich bekonów za granicą jest Anglia. Do tego kraju wywieziono z Polski w 1935 r. 20.406,1 t. za sumę zł 38.965,000,—, a w 1934 r. 23.378,3 t. za sumę zł 46.735.000,—. Na rynku angielskim, zwłaszcza w Szkocji, bekony polskie wyrobiły sobie niezłą renomę, mimo to eksport do tego kraju utrzymuje się ilościowo mniej więcej na jednym poziomie. Dotychczasowy eksport do Anglii stanowi zaledwie około 3% rocznej konsumcji Anglii.

Mimo, że Polska jest najmłodszym partnerem na bekonowym rynku angielskim, to jednak upoważnia ją do ubiegania się o większy udział choćby doborowy produkt, nie ustępujący bekonom duńskim, łotewskim, estońskim, litewskim i t. d. Zadaniem polskiego przemysłu bekonowego dziś nie może być troska o utrzymanie rynku angielskiego, lecz o powiększenie go conajmniej w dwójnasób. Mając cel ten na myśli należałoby nadal dążyć do podniesienia jakości wytworu, a właściwie do zupełnego dostosowania produkcji do wymogów, stawianych przez rynek angielski.

Zastosowanie w bekoniarniach gdyńskich najnowszych urządzeń technicznych oraz zapewnienie im do przerobu specjalnych ras nierogacizny zadanie to ułatwiłoby o tyle, że produkt bekoniarni gdyńskich stanowić by mógł czynnik pionierski, torujący drogę polskim bekonom w ogóle.

Punktualność dostaw na miejsce przeznaczenia mogłaby być osiągnięta w stopniu idealnym, dzięki odpowiednim po temu urządzeniom w porcie oraz dzięki dostatecznej ilości okrętowych połączeń regularnych Gdyni z portami angielskimi. Wypadek np. niezaładowania transportu na statek wskutek nienadejścia towaru koleją, w warunkach tych byłby nie do pomyślenia. Sprawa ta posiada o tyle duże znaczenie, że kupiec angielski jest przyzwyczajony do punktualności i pewności i lada wypadek, naruszający te znamiona, spowodować może nieufność do źródeł zakupu jak i do samego produktu.

Wykorzystywując urządzenia chłodnicze w porcie i na statkach możnaby rozszerzyć eksport szynek peklowanych oraz mięsa w stanie świeżym, solonym i mrożonym, wyprodukowanych bądź w Gdyni, bądź wewnątrz kraju. Zaznaczyć przy tym należy, że dotychczas gros mięsa idzie na eksport drogą lądową, a nie morską.

2. *Produkcja wędlin.*

O ile zadaniem bekoniarń gdyńskich byłaby produkcja wyłącznie na eksport, to dział wędliniarski musiałby mieć szersze zastosowanie. Produkcja wędlin miałaby do spełnienia trzy zadania: 1) produkcję na eksport, 2) produkcję dla zaopatrzenia okrętowego, 3) produkcję na potrzeby ludności Gdyni i najbliższego zaplecza.

Przy produkcji wędlin chodziłoby o stworzenie tej produkcji o charakterze fabrycznym, a więc produkcji masowej, na wzór wędliniarni w Dębicy, pod Krakowem. Wprawdzie wędliniarstwo w Polsce jest dostatecznie rozwinięte ilościowo, a jakościowo wędliny stoją na dość wysokim poziomie, to jednak pod względem wykonania technicznego pozostaje jeszcze dużo do zrobienia. Wędliniarniom gdyńskim należałoby nadać charakter produkcji fabrycznej, a samą produkcję podnieść technicznie.

W produkcji na eksport należałoby dostosować się do gustu konsumenta, a więc dawać produkt standaryzowany i tylko gatunki specjalne, któreby mogły być nabywane na podstawie cech danego gatunku (standartu), przy czym i tu trzeba wykazać duży stopień elastyczności. Tak postawiona produkcja wędlin mogłaby stopniowo znaleźć stałych odbiorców w krajach zamorskich, przy czym czynnikiem, propagującym polskie wędliny za morzem, byłyby niekiedy same statki, zaopatrujące się w Gdyni w polskie wędliny.

Rezultat eksportu wyrobów mięsnych i wędlin polskich w r. 1935 w porównaniu do r. 1934 jest więcej niż zadawalający i daje do pewnego stopnia wskazówkę, na jakim rynku zamorskim polskie wędliny mogą mieć największe szanse powodzenia. Podczas gdy w 1934 r. wyeksportowano z Polski wszelkiego rodzaju wędlin 2.171,9 ton za sumę zł 6.517.000.—, to w r. 1935 eksport ten wzrósł ilościowo więcej niż dwukrotnie, gdyż wyniósł 4.696.3 t. wartości zł 11.014.000,—.

Eksport wędlin i wyrobów mięsnych za ostatnie 2 lata z uwzględnieniem ilości oraz krajów przeznaczenia ilustruje następująca tabela:

a) szynki, polędwice wieprz. w opakowaniu hermet. i wędliny (w tonach):

	1934 r.	1935 r.
Anglia	1.656,6 t.	1.115.1 t.
Belgia	29,7	332.—
Egipt	—	43,5
Francja	75,2	15,6
Hiszpania	—	8.7
Holandia	—	10,2
Marokko franc.	—	113.1
Meksyk	—	16.6
Niemcy	—	94.—
Palestyna	—	16.5
Panama	—	9.5
St. Zjedn. A. P.	134,2	1.885.7
Tunis	—	33.2
Włochy	18,7	97,3
Zw. Poł. Afryk.	—	48,1

b) szynki, polędwice wieprz. w opakowaniu niehermet. i wędliny (w tonach):

	1934 r.	1935 r.
Anglia	28,9 t.	22,7 t.
Austria	73,9	133.4
Egipt	—	27,4
Francja	5,1	3,9
Marokko franc.	—	21.1
Niemcy	11,8	71.3
Palestyna	—	6,9
St. Zjednoczone	7,9	225.1
Szwajcaria	5,8	6.8
Tunis	—	10,9
Włochy	15,8	22,3
Zw. Poł. Afr.	40,9	35,8
Z. S. R. R.	—	3.9

3. *Produkcja konserw mięsnych.*

Produkcja konserw mięsnych jest w Polsce bardzo słabo rozwinięta. Przyczyną tego jest w pierwszym rzędzie fakt, że polski konsument, za wyjątkiem wojska, nie jest przyzwyczajony do spożywania mięsa w postaci konserw, mając pod dostatkiem mięsa świeżego. Ten rodzaj produkcji jednak może się rozwinąć, gdy go się nastawi w pierwszym rzędzie na eksport. Gdynia byłaby więc może najodpowiedniejszym miejscem do stworzenia tego działu produkcji, tak ze względu na korzystniejsze warunki eksportu na rynki zamorskie, jak i zaopatrywanie statków. Przemysł konserw mięsnych w Gdyni mógłby stanowić czynnik pionierski i torować drogę dla zbytu konserw mięsnych z Polski na rynkach zamorskich.

Istniejące fabryki konserw mięsnych w Polsce zaczynają od niedawna lokować swój produkt na rynkach zamorskich. W r. 1934 wywieziono 172 t. za sumę zł 376.000,— głównie do Anglii i Włoch. W r. 1935 eksport tego artykułu wyniósł 478,2 t. za zł 895.000.— a w odbiorze towaru wzięły udział w 86% Anglia, Stany Zjednoczone i Włochy, a wreszcie Belgia, Niemcy, Palestyna i Szwajcaria.

4. *Produkcja smalcu i tłuszczów mięsnych.*

Wytwarzanie mięsnych tłuszczów jadalnych jest w Polsce nadal słabo rozwinięte, a przy tym posiada ono charakter rękodzielniczy, bardzo prymitywny. Organizując masową produkcję wyrobów mięsnych na terenie Gdyni nie można pominąć fabrykacji smalcu, słoniny i wszelkiego rodzaju jadalnych tłuszczów pochodzenia zwierzęcego.

Produkcję tę jednak należałoby podnieść pod względem technicznym. Możnaby tu zastosować system amerykański, polegający na tłoczeniu. Podniesienie techniki produkcji pozwoliłoby na wytwarzanie produktu jednolitego według określonego standartu, podniosłoby jego wartość i w rezultacie umożliwiłoby konkurencję na rynkach zamorskich z produktem amerykańskim.

W dziedzinie tłuszczów Polska do niedawna należała do krajów importujących, zwłaszcza gdy chodziło o smalec amerykański. Od kilku lat sytuacja ta uległa zmianie. Z tłuszczów importuje się jeszcze niewielkie ilości łoju. W każdym razie eksport tego artykułu przewyższa import. Co się tyczy innych tłuszczów, jak smalec, słonina i sadło Polska występuje już jako eksporter i jeśli chodzi o smalec, nawet w pokaźnych ilościach. W r. 1935 eksport smalcu polskiego wyniósł 3.284,4 t. za sumę zł 4.537.000,—. W porównaniu do r. 1934 eksport tego artykułu wzrósł prawie 35 razy. Przyczyniła się do tego stanu głównie Anglia, dokąd eksport smalcu w r. 1935 wyniósł 96.9% całego wywozu smalcu polskiego.

Rozwój przemysłu mięsnego na terenie Gdyni, pozyskanie nowych rynków zbytu na mięsne produkty gotowe, przyczyni się niezawodnie do zmniejszenia eksportu żywca, a głównie trzody chlewnej na ubój, który dotychczas zwłaszcza do Austrii, Czechosłowacji i Niemiec, jest jeszcze pokaźny.

Masowa produkcja tłuszczów na terenie Gdyni spowoduje bezwarunkowo powstawanie szeregu gałęzi produkcji, dla której tłuszcz stanowić będzie konieczny surowiec. Istnienie rzeźni w Gdyni, pracującej na wielką skalę, stworzy również warunki do powstania różnego rodzaju przemysłów, zużytkowujących do przerobu odpadki mięsne, bądź szczecinę, jelita, róg itp.

5. *Ubój drobiu.*

Należyte rozwiązanie kwestii eksportu drobiu bitego, artykułu wysokocennego, posiada zarówno dla portu gdyńskiego jak i gospodarki hodowlanej całego Państwa dużej wagi znaczenie. Możliwości eksportu tego artykułu zależne są w dużej mierze od techniki produkcji i organizacji sprzedaży. Ponieważ największym odbiorcą drobiu bitego jest Anglia, państwo położone najbliżej Gdyni, przeto właśnie Gdynia stanowić winna centrum uboju drobiu z całej Polski, przeznaczonego na eksport. Skoncentrowanie uboju ptactwa domowego w Gdyni, dysponującej pierwszorzędnymi urządzeniami chłodniczymi, w należycie technicznie wyposażonej i urządzonej rzeźni drobiu, przyczyni się do zmniejszenia ryzyka w eksporcie tego, bądź co bądź delikatnego artykułu. Ponadto większa możność segregacji drobiu po uboju, zależnie od wymagań rynku, podniesie cenę produktu i stworzy większe możliwości konkurowania z drobiem bitym, pochodzenia obcego.

Eksport drobiu i ptactwa dzikiego bitego wyniósł w 1935 r. 1.122 t. za sumę zł 2.407.000.— Z całego tego eksportu prawie 78% przyjęła Anglia, Francja, Niemcy i w niewielkiej ilości Szwajcaria. Prawie całość eksportu tego artykułu do Anglii przeszła przez port gdyński, do innych zaś krajów, wyżej wspomnianych — drogą lądową, jako przesyłki pośpieszne.

Ześrodkowanie uboju drobiu w Gdyni posiadałoby ponadto jeszcze ten plus, że wszystkie transporty eksportowe poszłyby wówczas drogą morską i głównie na polskich statkach. Poza tym rozwój eksportu drobiu bitego przez coraz silniejsze usadowienie się na rynkach już zdobytych i penetrację nowych rynków zbytu winien pójść tak daleko, aby całkowicie wyrugować z eksportu polskiego pozycję ptactwa domowego w stanie żywym,co ma dotychczas miejsce w odniesieniu do Austrii, Belgii, Włoch i Palestyny.



30-LECIE DZIAŁALNOŚCI HANDLOWEJ WICEPREZESA IZBY, P. BRONISŁAWA KENTZERA.

W dniu 4 października przypadało 30-to lecie samodzielnej działalności handlowej wiceprezesa Izby naszej, p. Bronisława Kentzera. W związku z tym Izba przyznała p. wiceprezesowi Kentzerowi dyplom honorowy w uznaniu jego wysoce pożytecznej pracy na niwie gospodarczej i wyraziła mu życzenia dalszej owocnej działalności.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W III KWARTALE 1936 R.

Według informacyj Referatu Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni ruch budowlany w III kwartale 1936 roku przedstawiał się następująco:

W okresie od lipca do września 1936 r. Komisariat Rządu udzielił 224 zezwoleń na budowę ogółem; z tego w lipcu 83, w sierpniu 66 i we wrześniu 75. Dla porównania podajemy, że w kwartale II r. b. udzielono zezwoleń 182.

Rozpoczęto budynków ogółem w III kwartale 1936 r. — 107, gdy w II kwartale rozpoczęto 206 budynków, a w III kwartale 1935 r. — 294.

Budynki rozpoczęte i zakończone dzielimy na stałe i prowizoryczne.

Liczba budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1936 r. wynosi 51, gdy w kwartale II wynosiła 78, a w kwartale III roku 1935 — 116.

Kubatura budynków stałych rozpoczętych w III kwartale wynosi 110 tysięcy m^3, gdy kubatura budynków, rozpoczętych w II kwartale wynosiła 140 tysięcy m^3, a w III kwartale r. ub. 239 tysięcy m^3.

Koszt budowy wszystkich budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1936 r. według kosztorysów wynosi 3.139 tysięcy złotych, gdy koszt budynków stałych, rozpoczętych w II kwartale wynosił 4.487 tysięcy złotych, a w III kwartale 1935 r. — 7.535 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków stałych, rozpoczętych w III kwartale 1936 roku przedstawia poniżej zamieszczona tablica:

Budynki rozpoczęte.

Budynki stałe

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**51**	**24**	**18**	**9**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	46	22	17	7
drewniane . .	1	—	1	—
przemysłowe				
murowane . .	2	1	—	1
drewniane . .	2	1	—	1
Kubatura w m³ ogółem .	**109,818**	**37,522**	**57,511**	**14,785**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	98,379	35,536	53,716	9,127
drewniane . .	3,795	—	3,795	—
przemysłowe				
murowane . .	5,509	100	—	5,409
drewniane . .	2,135	1,886	—	249
Koszt budowy w 1000 zł .	**3,139**	**1,056**	**1,722**	**361**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	2,936	1,037	1,676	223
drewniane . .	46	—	46	—
przemysłowe				
murowane . .	152	17	—	135
drewniane . .	5	2	—	3

Liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale br. wynosi 56, podczas gdy liczba budynków prowizorycznych, rozpoczętych w II kwartale 1936 r. wynosiła 78, a w III kwartale 1935 r. — 178.

Kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale r. b. wynosi 13 tysięcy m^3, gdy w II kwartale 1936 r. wynosiła 31 tysięcy m^3, a w III kwartale 1935 r. 30 tysięcy m^3.

Koszt budowy budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale 1936 r. wynosi 108 tysięcy złotych, gdy w II kwartale wynosił 305 tysięcy złotych, a w III kwartale 1935 r. — 386 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, rozpoczętych w III kwartale b. r. przedstawia tablica poniżej:

Budynki rozpoczęte.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**56**	**26**	**26**	**4**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	3	1	—	2
drewniane . .	49	24	23	2
przemysłowe				
murowane . .	1	—	1	—
drewniane . .	3	1	2	—
Kubatura w m³ ogółem .	**12,520**	**4,972**	**6,688**	**860**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	884	362	—	522
drewniane . .	8,918	4,596	3,984	338
przemysłowe				
murowane . .	937	—	937	—
drewniane . .	1,781	14	1,767	—
Koszt budowy w 1000 zł.	**108**	**54**	**45**	**9**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	13	7	—	6
drewniane . .	91	47	41	3
przemysłowe				
murowane . .	1	—	1	—
drewniane . .	3	0	3	—

UWAGA: Zero (0) oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogłyby być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi.

Zakończono budynków ogółem w III kwartale 1936 roku — 77, gdy w II kwartale zakończono 126, a w III kwartale roku ubiegłego 90.

Liczba budynków stałych, zakończonych w III kwartale wynosi 34, gdy w II kwartale zakończono budynków stałych 28, a w III kwartale 1935 r. — 40.

Kubatura budynków stałych, zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 69 tysięcy m³, gdy w II kwartale r. b. kubatura budynków stałych, zakończonych wynosiła 49 tysięcy m³, a w kwartale III roku 1935 — 54 tysięcy m³.

Koszt budowy budynków stałych, zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 2.077 tysięcy złotych, gdy w II kwartale r. b. wynosił 1.417 tysięcy złotych, a w III kwartale r. ub. 1.547 tysięcy złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków stałych, zakończonych w III kwartale 1936 r. przedstawia poniższe zestawienie:

Budynki zakończone.

Budynki stałe

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**19**	**10**	**5**	**34**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	32	4	10	18
przemysłowe				
murowane . .	1	1	—	—
drewniane . .	1	—	—	1
Kubatura w 1000 m³ ogółem	**68,655**	**5,826**	**29,360**	**33,469**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	66,083	5,432	29,360	31,291
przemysłowe				
murowane . .	394	394	—	—
drewniane . .	2,178	—	—	2,178
Koszt budowy w 1000 zł.	**2,077**	**151**	**992**	**934**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	2,064	149	992	923
przemysłowe				
murowane . .	2	2	—	—
drewniane . .	11	—	—	11

Liczba budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale wynosi 43, gdy w II kwartale zakończono budynków prowizorycznych 98, a w III kwartale 1935 r. — 50.

Kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale wynosi 9 tysięcy m³, gdy kubatura budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale wynosiła 20 tysięcy m³, a w III kwartale r. ub. 10 tysięcy m³.

Koszt budowy według kosztorysów budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale r. b. wynosi 93 tysiące złotych, podczas gdy koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w II kwartale r. b. wynosił 283 tysiące złotych, a w III kwartale 1935 r. — 123 tysiące złotych.

Liczbę, kubaturę i koszt budowy budynków prowizorycznych, zakończonych w III kwartale przedstawia tablica poniżej:

Budynki zakończone.

Budynki prowizoryczne

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące VII	VIII	IX
Liczba budynków ogółem	**43**	**16**	**24**	**3**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	19	16	—	3
drewniane . .	24	—	24	—
przemysłowe	—	—	—	—
Kubatura w 1000 m³ ogółem	**8,655**	**3,309**	**4,596**	**750**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	4,059	3,309	—	750
drewniane . .	4.596	—	4.596	—
przemysłowe	—	—	—	—

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące		
		VII	VIII	IX
Koszt budowy w 1000 zł.	**93**	**33**	**48**	**12**
w tem: mieszkalne				
murowane . .	45	33	—	12
drewniane . .	48	—	48	—
przemysłowe	—	—	—	—

Liczba mieszkań, izb mieszkalnych i niemieszkalnych, rozpoczętych i zakończonych w III kwartale r. b. przedstawia się następująco:

Wyszczególnienie	III kwartał ogółem	Miesiące		
		VII	VIII	IX
rozpoczęto:				
mieszkań	321	170	110	41
izb mieszkalnych .	1,008	443	470	95
izb niemieszkalnych	354	151	136	67
zakończono:				
mieszkań	232	47	101	84
izb mieszkalnych .	714	110	316	288
izb niemieszkalnych	258	31	85	142

ZNIESIENIE DODATKU GDYŃSKIEGO NA TOWARY Z GDYNI DO PORTÓW ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ.

Dzięki staraniom Polskiej Agencji Morskiej w kierunku obniżenia stawek frachtowych z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej jak: New Orleans, Houston, Galveston i innych, Konferencja Płn. Atlantycka obniża stawki frachtowe na wszelkie towary z Gdyni do tych portów, dostosowując je do stawek notowanych w portach zachodnio-europejskich jak Hamburg, Brema, Rotterdam i Antwerpia.

Wszelkich informacyj dodatkowych udziela Polska Agencja Morska P. A. M. w Gdyni.

GOŚĆ IZBY Z ALGERU.

Dnia 3-go października 1936 roku bawił w Gdyni p. Robert *Marguerie* — Szef Działu Handlowego Zagranicznego w Dyrekcji Spraw Ekonomicznych Gubernatorstwa Generalnego Algeru. P. Marguerie był gościem naszej Izby.

PRZEDSTAWICIELE ZAGRANICZNEJ SPÓŁDZIELCZOŚCI W GDYNI.

W dniach 22 do 25 ub. m. odbywały się w Warszawie obrady władz Międzynarodowego Związku Spółdzielczego. W obradach wzięło udział około 50 przedstawicieli różnych krajów. Z tej okazji po zakończeniu obrad goście udali się na zwiedzenie różnych ośrodków kraju. Między innymi w dniach 26 i 27 września część gości zwiedziła Gdynię, interesując się żywo portem i jego urządzeniami. Poza tym wycieczkowicze zwiedzili tutejszy Oddział „Społem" i Przemysłowe Zakłady Rybne.

Udział w wycieczce wzięli przedstawiciele spółdzielczości Anglii, Francji, Szwecji. Holandii, Belgii i Czechosłowacji.

Wycieczkę podejmował Oddział „Społem".

GODZINY URZĘDOWANIA BIUR IZBY.

Z dniem 1 października, w związku z rozpoczęciem urzędowania biur Izby naszej o godzinie 8,30, przyjęcia dla interesantów trwać będą od godz. 11 do godz. 14-tej.

Biura Izby jak wiadomo przeniesione zostały w dniu 30 września do nowego lokalu przy ul. 10 Lutego 24 (dom Z. U. S.) II piętro. telefon — centrala 39-31.



75-LECIE TOWARZYSTWA ŻEGLUGI WILH. WILHELMSEN.

Firma żeglugowa Wilh. Wilhelmsen, której statki tak często zawijają do Gdyni, obchodzi 75-lecie swego istnienia. Norweska ta firma, z siedzibą w Oslo (statki mają jeszcze za port macierzysty starą siedzibę w Tönsberg) obecnie jest w posiadaniu 44 dużych motorowców, oraz 12 parowców o ogólnej nośności 520.000 ton DW. Znamiennym jest, że firma nie ma żadnych długów, ani pod postacią hipotek na okrętach, ani bankowych lub innych długów. Ta silna pozycja finansowa przedsiębiorstwa umożliwia mu skuteczną konkurencję z licznymi dziś subwencjonowanymi liniami okrętowymi.

„Wilh. Wilhelmsen" dziś jest przede wszystkim przedsiębiorstwem regularnej komunikacji morskiej, pomiędzy Europą Północną, a wszystkimi innymi częściami świata, specjalizując się w komunikacji dalekiej.

Nie zawsze jednak tak było: od r. 1861 aż do r. 1911 było to przedsiębiorstwo trampów: równocześnie z rozwojem żeglugi regularnej towarzystwo zaprowadzało stopniowo swą flotę motorowców. Już przed wojną flota sięgała

290.000 t. dw.. 100.000 t. stracono przez wojnę podwodną, lecz tonaż ten rychło odbudowano. Wszystkie statki towarzystwa były budowane za gotówkę.

Godne jest uwagi, że nie siła gotówkowego kapitału, lecz solidność właścicieli firmy, to znaczy zaufanie, były podstawą rozwoju firmy. Widać to z początkowo powolnego rozwoju floty trampów, później w wejściu do firmy jeszcze dwóch współwłaścicieli. Obecnie są nimi: p. Wilh. Wilhelmsen — syn. p. Schöning i p. Werring.

W chwili obecnej przedsiębiorstwo jest udziałowe, przy czym większą część udziałów ma rodzina Wilhelmsenów.

STAN NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Niemiecka flota handlowa liczyła z początkiem 1936 roku 3.517 statków o ogólnym tonażu 3.705.000 t. rej. brutto, wobec 3.536 statków z 3.737.000 t. r. brutto na 1. I. 1935, flota więc zmniejszyła się o 32.000 t. rej. brutto. Zaznaczyć należy, że w roku bieżącym budownictwo okrętowe w Niemczech, niezależnie od nowych konstrukcyj dla wojennej marynarki, przeżywa okres znacznego nasilenia. wobec czego liczyć się należy z ponownym wzrostem tonażu handlowego Rzeszy.

Już w ubiegłym roku w skład floty weszło sporo nowego tonażu: 73 statki z 119.300 t. r. br., wskutek czego odsetek nowych statków o wieku poniżej 12 miesięcy wzrósł o 0,7 z końcem 1934 na 2,6 z końcem 1935 r., podczas gdy z końcem 1933 roku był on najniższy, wynosząc 0.1 procent. Chociaż według relacyj obcych dane o ilości tonażu budującego się obecnie w Niemczech, ogłaszane ze strony niemieckiej są nieco przesadzone, nie ulega wątpliwości. że osiągnięty zostanie rekord wprowadzonego w ciągu roku nowozbudowanego tonażu.

Motorowców buduje się więcej niż parowców, chociaż „motoryzacja“ floty niemieckiej znacznie ustępuje flotom skandynawskim: z początkiem 1936 roku 17,2 proc. floty Niemiec miało motory spalinowe, wobec 16,4 proc. na rok przedtem.

NIEBIESKA WSTĘGA PACYFIKU.

Niebieską wstęgę Pacyfiku posiada od szeregu lat parowiec „Empress of Japan“ towarzystwa Canadian Pacific. Statek ten, mając na pokładzie króla Syjamu, w roku 1931 rozwinął pomiędzy Yokohamą a Vancouver największą notowaną dotąd szybkość, przebywając Pacyfik w 7 dniach 20 godzinach i 16 minutach.

ZALETY TRANSOCEANICZNYCH PACZEK T. ZW. „PARCELS“.

Zbyt mało są jeszcze znane zalety przesyłek za ocean towarów w „paczkach“ — mowa o t. zw. „parcels“ — ogólnie przyjęty termin anglo - amerykański, oznaczający w danym wypadku nie paczkę pocztową, lecz paczkę okrętową, przewożoną przez ocean na podstawie specjalnej taryfy towarzystw żeglugowych.

„Parcel“ posiada dwie bardzo poważne zalety, występujące tylko na dużych odległościach morskich, dlatego też ten rodzaj mało, za wyjątkiem może angielskich warunków, rozpowszechniony jest w Europie. W komunikacji transatlantyckiej natomiast „parcel“ jest nieodzownym składnikiem ruchu, dzięki zaletom ich, o których mowa poniżej.

Paczka — „parcel“ nie wymaga specjalnie solidnego opakowania, warunki. które stawia towarzystwo żeglugi są zazwyczaj bardzo skromne. Dla tych paczek przedsiębiorstwo rezerwuje osobne pomieszczenie na statku pod dozorem personelu okrętowego.

Paczka — parcel może być przyjęta już po załadowaniu towarów i poczty, nawet w ostatniej chwili tuż przed odejściem statku. Oddaje się ją na przystani lub nawet wprost do rąk załogi, do osobnego przedziału, jak gdyby się oddawało pilną paczkę na samochód ciężarowy lub nawet na dorożkę samochodową. W tym streszczają się główne zalety tych paczek.

Oczywiście, towarzystwo okrętowe liczy sobie za te paczki wyższe stawki, usprawiedliwione jednakże warunkami przyjmowania i specjalnym dozorem.

Ciekawe jest, że przy dość małych paczkach przesyłka jako „parcel“ kalkuluje się lepiej aniżeli za konosamentem jako towar, gdyż minimalne stawki dla parcels stoją niżej od minimalnych stawek konosamentowych. Postawiona jest również górna granica wielkości paczek okrętowych. Dla wysyłającego bardzo małe paczki korzystnie bywa zazwyczaj łączyć je w jedną większą, nie przekraczającą dozwolonego maksimum, gdyż przy przesyłkach w parcels oblicza się zazwyczaj należność nie od wagi lub objętości, lecz od sztuki, nieraz z pewnym stopniowaniem co do wielkości i wagi.

Dużą zaletą parcels — paczek jest wydawanie ich w porcie przybycia jeszcze przed wydawaniem towarów z konosamentów. Zysk na czasie na obu końcach drogi może być wcale poważny.

Warunki stawek frachtowych za te paczki są różne dla różnych linij i kierunków. Tam, gdzie nie ma szczeblowania wagi lub objętości za paczkę uznaje się przedmiot do 25 kg lub ½ cwt (25,4 kg) wagi i 4 kub. stopy objętości. tam gdzie jest szczeblowanie — za każdy napoczęty cwt. wagi lub za każdą napoczętą stopę objętości. Odpowiedzialność tow. żeglugi zazwyczaj niewysoka. — 10 do 30 dolarów od sztuki.

Należy zaznaczyć, że w niektórych kierunkach, np. do Indyj holenderskich załadowanie paczek okrętowych — parcels nie jest dopuszczone i w takich wypadkach można tylko korzystać z minimalnych stawek konosamentowych.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W TUNISIE.

Po podpisaniu układu polsko-francuskiego z dnia 18 lipca 1936 r. zwiększyły się znacznie możliwości zbytu towarów polskich do Tunisu jak również wzrosło zainteresowanie towarami polskimi na rynku. Do Konsulatu R. P. w Tunisie zgłaszają się różni kupcy o pomoc w nawiązaniu stosunków z firmami polskimi. Zaznaczyć jednak należy, że eksporterzy polscy nie doceniają znaczenia rynku tuniskiego, nie czynią dostatecznych wysiłków, by zdobyć odbiorców, a nawet nie odpowiadają na oferty, przerywają korespondencję bez uzasadnionych powodów, co powoduje, że kupiectwo w Tunisie zraża się do stosunków z Polską, wnosi skargi i zażalenia na postępowanie firm polskich, a w konsekwencji odbija się to źle na całości wymiany gospodarczej.

Zmienione warunki zbytu i ich ułatwienie po zawarciu układu z Francją winny spowodować eksporterów polskich do jak najściślejszego zajęcia się rynkiem tuniskim i należytego opracowania go.

O chłonności Tunisu jako rynku zbytu dla towarów zagranicznych świadczą poniższe cyfry importu:

w r. 1933 — 1.386.917.000 franków
w r. 1934 — 1.250.272.000 franków
w r. 1935 — 1.340.576.000 franków
(według prowizorycznego obliczenia)

Rynek Tunisu jest tym bardziej interesujący, że wprowadzono tu dotychczas kontyngenty jedynie na cement wolno chwytający, tkaniny bawełniane i ubrania z bawełny; poza tym import z zagranicy jest nieograniczony.

Przeważna część towarów importowanych do Tunisu poddana jest niskim stawkom tuniskiej taryfy celnej lokalnej, równym dla wszystkich krajów pochodzenia z lekkim uprzywilejowaniem towarów francuskich: — pewna część towarów (wyszczególnionych w Tarif de Douanes de France 1935, Régime applicable aux produits tunisiens importés en France), opłacać będzie od czasu zawarcia układu polsko-francuskiego przy imporcie z Polski stawki największego uprzywilejowania, według francuskiej taryfy celnej minimalnej, co umożliwi eksporterom polskim konkurencję z innymi krajami.

Dla zorientowania eksporterów polskich w możliwościach eksportu do Tunisu podajemy dwie listy:

1) Towarów, które już importowano z Polski do Tunisu, których ilość może łatwo być zwiększona;

2) towarów, nie eksportowanych dotychczas z Polski do Tunisu, a mających wszelkie widoki zbytu na rynku.

Prócz tego istnieją niewątpliwie możliwości dla importu i innych, niewymienionych w obu listach towarów.

Towary *importowane* z Polski do Tunisu:

Fasola i groch, szynki w puszkach, surowe, wędzone, polędwica wieprzowa, kiełbasy, boczki, smalec, słonina, grzyby suszone i w konserwach, smoła drzewna, parafina, drzewo budulcowe i kopalniane, meble gięte, inne wyroby z drzewa, dykty klejone, papier i wyroby, chemikalia, cykoria, wyroby szklane i fajanse, ceramika sanitarna, surowce włókiennicze i wyroby z nich, maszyny rolnicze i części składowe, wyroby żelazne, naczynia gospodarcze emaliowane z blachy i żelaza, blacha cynkowa, guziki z orzecha i inne, włosianki do sit.

Towary, mające *widoki zbytu* w Tunisie:

Jaja, masło, sery, wyroby cukrownicze, czekolada, zioła lecznicze, tanie obuwie skórzane, wszelkie wyroby ze skóry, rękawiczki, tkaniny wełniane, lniane, z juty, i wyroby z nich, wyroby pończosznicze, wyroby z gumy i kauczuku, meble inne jak gięte, wyroby koszykarskie, wyroby hutniczo-żelazne, wyroby nożownicze, wyroby metalowe, maszyny, aparaty wszelkiego rodzaju, artykuły mody, szczotki i pędzle, grzebienie, wyroby z galalitu i t. p., sprzęt elektrotechniczny, wszelkie artykuły sportowe. *(Konsulat R. P. w Tunisie).*

MOŻLIWOŚCI ZBYTU POLSKICH PRZETWORÓW MIĘSNYCH WIEPRZOWYCH W JAPONII.

Od dnia 13 do 20 sierpnia br. przebywał w Tokio delegat Polskiego Związku Eksporterów Bekonu i Artykułów Zwierzęcych, który badał możliwości zbytu szynek i innych wyrobów wieprzowych w puszkach. Po zapoznaniu się delegata z sytuacją rynkową, odbyła się w poselstwie konferencja, na której stwierdzono, co następuje:

1. Stosunkowo niewielkie pogłowie świń w Japonii (r. 1934 — 980.000 sztuk), oraz nieznaczny przyrost roczny (1925 r. — 654.000 sztuk), przy wzrastającej konsumcji mięsa wieprzowego, stwarzają na dłuższy czas możliwości eksportu szynek i wyrobów wieprzowych z Polski.

2. Pojemność rynku nie jest jeszcze wielka, ale przez odpowiednią propagandę można będzie stopniowo wyzyskać ujawniającą się zwyżkową tendencję konsumcji mięsa wieprzowego, oraz usunąć z rynku głównego konkurenta mięsnych wyrobów puszkowych — Stany Zjednoczone A. P.

3. Mimo, iż uzyskiwane obecnie ceny, t. j. dol. 0,45 za kg brutto — netto są deficytowe, to jednak rynku japońskiego nie należy lekceważyć. Przez odpowiednią akcję należy dążyć do zwiększenia eksportu i zwyżki cen, by

zachować ten rynek na wypadek niepowodzeń eksportowych na innych rynkach.

4. Dla ułatwienia polskim producentom eksportu z zyskiem, forsować należy sprzedaż na rynku japońskim szynek przednich, które są tańsze i które przy pewnych przesunięciach w kalkulacji mogą dać zysk. Szynki tylne traktować jako towar luksusowy.

Delegat Związku zawarł prowizoryczną umowę z jedną polską firmą w Tokio, której powierzył sprzedaż szynek w charakterze brokera. Poselstwo jest przekonane, że pobyt delegata Związku w Tokio stworzy podstawę do programowej pracy nad trwałym usadowieniem się polskich konserw mięsnych na japońskim rynku.

Poselstwo R. P. w Tokio.

PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW — SADZENIAKÓW DO BELGII.

W numerze 241 Monitora belgijskiego z dn. 28 sierpnia br. ukazało się rozporządzenie belg. Ministra Rolnictwa, które postanawia, że przywóz nieskontrolowanych sadzeniaków ziemniaczanych do Belgii jest wzbroniony. Skontrolowane sadzeniaki ziemniaczane muszą być przywiezione do Belgii w zaplombowanych workach i zaopatrzone w etykiety i świadectwa wydawane przez odpowiednie organizmy kontrolujące. Opakowanie musi być zszyte maszynowo wewnętrznym szwem z wyjątkiem zamknięcia.

Przywóz może być dokonany jedynie bezpośrednio z kraju pochodzenia.

Odchylenia od tego rozporządzenia będą mogły być dozwolone w wyjątkowych wypadkach i na warunkach, które zostaną określone.

Rozporządzenie weszło w życie w następnym dniu po ogłoszeniu t. j. 29 sierpnia 1936 r.

PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Dyrektor kompetentnego departamentu (Direction de Sanidad Vegetal) w argentyńskim Ministerstwie Rolnictwa stwierdził:

Zasadniczo przepisy argentyńskie, które w tłumaczeniu otrzymała Wielkopolska Izba Rolnicza w Poznaniu, wymagają przedkładania świadectw zdrowia pochodzenia oświadczających, że ziemniaki konsumcyjne są wolne od chorób wirusowych. Stanowisko to odnośny dyrektor tłumaczy tym, że często importerzy argentyńscy używają ziemniaków konsumcyjnych do sadzenia. Zgadza się jednakże ze stanowiskiem, że przepis ten jest uciążliwym rygorem i zaznaczył, iż jeśli zostanie przedłożone świadectwo zdrowia pochodzenia, w którym będą wymienione wszystkie odnośne choroby, wymienione w przepisie, za wyjątkiem „virus filtrables“, to dokument ten zostanie przez władze argentyńskie uznany za wystarczający w sezonie bieżącym, to jest do końca b. r. Dyrektor departamentu Sanidad Vegetal zaznaczył w rozmowie z attache do spraw handlowych Poselstwa, że gdyby z tego powodu importer jakikolwiek miał trudności, to on zobowiązuje się osobiście takowe natychmiast usunąć po zawiadomieniu go przez poselstwo. Z rozmowy tej można wyczuć, że stanowisko to jest podyktowane przede wszystkim faktem, iż Argentyna potrzebuje obecnie więcej ziemniaków niż kraje eksportowe mogą chwilowo ich dostarczyć i polityka rządu argentyńskiego idzie w kierunku udzielania daleko idących ułatwień, aby uniemożliwić dalszy wzrost cen.

Zaznaczyć, należy, że odnośnie ziemniaków sadzeniaków przepisy argentyńskie będą stosowane bardzo rygorystycznie.

Poza tym dyrektor zaznaczył, że świadectwa zdrowia pochodzenia i załadowania ziemniaków konsumcyjnych mogą być wystawione w formie jednego dokumentu.

Firmy eksportowe winny zwrócić uwagę na przepisy przewidujące, że opakowanie winno zawierać napis odnośnie nazwy gatunku oraz: „papas para consumo“ (ziemniaki konsumcyjne).

Wzory świadectw zdrowia pochodzenia i załadowania oraz odnośne przepisy znajdują się w Państw. Instytucie Eksportowym i w Wielkopolskiej Izbie Rolniczej w Poznaniu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 WRZEŚNIA 1936 ROKU.

BUŁGARIA. Dnia 31 ub. m. ogłoszono ustawę zmieniającą i uzupełniającą 404 pozycje taryfy celnej.

CHINY. Nastąpiła nieznaczna zmiana cła dodatkowego pobieranego przy wwozie płynnego paliwa.

CZECHOSŁOWACJA. Na podstawie ogłoszenia Min. Finansów z dnia 1. IX. br. został uzupełniony spis tych artykułów, na przywóz których może czechosłowacki Bank Narodowy przydzielać środki płatnicze tylko za zgodą komisji dewizowej przy Min. Finansów:

poz.	1	ziarna kakaowe
ex poz.	17	ziarna piniowe, niewyłuszczone, orzechy kokosowe i podobne,
„ „	34	ryż niełuszczony i łuszczony,
„ „	47	siemię lniane i konopne,
„ „	51	kminek, koper,
„ „	75	ryby morskie, świeże,
„ „	83	futra i skóry surowe, o ile nie podlegają jeszcze reglamentacji dewizowej,
„ „	85	pierze, osobno niewymienione (też pierze darte, puch i szypułki), pióra ozdobne nieprzyprawione,
„ „	91	tłuszcz rybi, wielorybi i fokowy,
„ „	125	masło kakaowe,
„ „	142	drogie i półdrogie kamienie, surowe,
„	180	bawełna surowa,
„	183	przędza bawełniana pojedyncza, surowa,
„	184	przędza bawełniana podwójna, surowa,

„ 202 len, konopie, juta,
„ 204 przędza lniana i ramiowa,
„ 206 przędza jutowa,
„ 220 wełna surowa, prana, czesana, barwiona, bielona, mielona, odpadki,
„ 304 kauczuk i gutaperka,
„ 657 szmaty i odpadki dla papierni, makulatura, stare sieci, stare powrozy, obrzynki kapeluszy.

EKWADOR. Przepisy wykonawcze do ustawy o kontroli dewizowej przewidują, że przywóz do Ekwadoru począwszy od 1. IX. 36 uzależniony jest od pozwolenia Komisji Dewizowej. Przy udzielaniu pozwoleń wymagane jest złożenie kaucji w wysokości 25% wartości zamówienia.

Z dn. 1 bm. wprowadzono ponownie obowiązek uiszczania za granicą opłat konsularnych.

ESTONIA. Ogłoszona została nowa ustawa celna zmierzająca do uproszczenia dotychczas obowiązujących formalności. Datę wejścia w życie nowych przepisów określi oddzielna ustawa.

Z dniem 8 bm. zwolniony został od cła wwóz drzewa opałowego.

FINLANDIA. Rząd złożył projekt zmiany od 1-go stycznia 1937 r. kilkunastu pozycyj taryfy celnej.

Dnia 3 bm. podwyższone zostało cło na mączkę ziemniaczaną.

Z dniem 1 bm. weszły w życie zniżki celne ustalone w dodatkowym układzie handlowym z Holandią na cebulki kwiatowe, flance roślin zdobniczych oraz na biszkopty.

FRANCJA. Ustawa z 3 bm. podwyższa bardzo znacznie cła na ryby słodkowodne. Jednocześnie zniesiona została opłata kontyngentowa od pstrągów.

GRECJA. Rozważany jest projekt ustawy o podwyższeniu cła na artykuły luksusowe i o obniżeniu cła na artykuły powszechnego użytku.

GWATEMALA. Dn. 8. bm. weszły w życie zmiany i uzupełnienia taryfy celnej.

IRLANDIA. Z dn. 28. ub. m. uległ skontyngentowaniu wwóz lamp (żarówek) elektrycznych, określonego rodzaju oraz odpadków z marmuru.

JUGOSŁAWIA. Bank Narodowy wprowadził obowiązek odprowadzania dewiz przy wywozie lnu, skór surowych, ołowiu, cynku i żelazo-krzemu. Wywóz tych artykułów został poddany kontroli; w stosunku do krajów clearingowych równoznaczne jest zarządzenie to z zakazem wywozu.

KANADA. Według wiadomości prasy zagranicznej Kanada zniosła zakaz przywozu niektórych towarów sowieckich, który obejmował w pierwszym rzędzie drzewo budowlane, azbest, celulozę i skóry. Zakaz obowiązywał od 27. II. 31 r. Po pięcioletniej przeszło przerwie wymiana towarowa sowiecko-kanadyjska będzie więc na nowo podjęta.

KOLUMBIA. Ukazały się nowe postanowienia o pobieraniu ceł od wartości.

ŁOTWA. Według zarządzenia Min. Finansów z 9. IX. 36 r. Komisja Dewizowa regulować ma import towarów w granicach rozporządzalnej kwoty dewiz ustalonej przez Min. Finansów. Obrót rozrachunkowy nie jest wliczany do ustalonej w ten sposób kwoty dewiz.

PORTUGALIA. Nastąpiła zmiana cła pobieranego przy wwozie taśm hamulcowych, kondensatorów, akumulatorów, oraz pudełek z kartonu i tektury.

WIELKA BRYTANIA. Z dn. 5 bm. wprowadzono t. zw. minimalne cło alternatywne na grzejniki gumowe z zachowaniem dotychczasowego cła od wartości.

WŁOCHY. Dekret z 23 ub. m. zawiera przepisy dotyczące obniżenia podatku od olejów nasiennych.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. We włoskiej Afryce Wschodniej zostały wprowadzone w życie tymczasowe przepisy dewizowe, które uzależniają wywóz dewiz w każdej formie od pozwolenia specjalnej komisji walutowej. Przywóz zarówno jak i wywóz towarów wymagają uprzedniego zezwolenia.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Tunisie pragnie nawiązać stosunki handlowe z eksporterami naczyń żelaznych i blaszanych. P/22232/22/Ro.

Firma w Tunisie pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi zainteresowanymi w eksporcie następujących artykułów: wkrętki, okucia meblowe, zamki, klej stolarski. P/22685/36/44/Ro.

W Indiach brytyjskich istnieją możliwości zbytu narzędzi ogrodniczych. P/20784/44/Ro.

Firma urugwajska interesuje się importem z Polski śrub. P/23482/43/Ro.

Różne artykuły wchodzące w zakres dekoracji mieszkań poszukiwane są przez firmę belgijską. — P/22488/21/Sz.

Firma agenturowa w Amsterdamie pragnie nawiązać stosunki handlowe z polskimi wytwórniami któreby mogły jej dostarczyć serwetek papierowych. P/23537/61/Ż.

Firma w Rio de Janeiro (Brazylia) poszukuje kontaktu z polskimi fabrykami papieru. P/23567/61/Ż.

Firma polska w Tunisie interesuje się objęciem przedstawicielstw polskich wytwórni różnych branż. P/22932/21/Ż.

Firma agenturowa w Benares (Indie brytyjskie) interesuje się importem papieru z Polski. P/22492/61/Ż.

Firma w Bombaju chciałaby nawiązać stosunki handlowe z polskimi papierniami. P/22494/61/Ż.

Firma belgijska poszukuje celofanu w Polsce. — P/23341/61/Ż.

Uwaga! Firmy krajowe, do których zwróci się firma Carlos Soares, Ltda, Lisboa z propozycją nawiązania kontaktu handlowego, zechcą zwrócić się po odnośne informacje do P. I. E. (E/23676/22).

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH WE WRZEŚNIU.

Połowy morskie wypadły we wrześniu stosunkowo korzystnie, tak z uwagi na połowy Północnego morza, jak i ze względu na wyższą znacznie niż we wrześniu roku ub. wartość połowów przybrzeżnych. Ogółem złowiono 718.110 kg ryb morskich, wartości 469.370 zł, w tym 258.110 kg wartości 239.370 zł w rybołówstwie przybrzeżnym, oraz 450.000 kg, wartości 230.000 zł w połowach na storm Północnym śledzi.

Połowy przybrzeżne co do ilości wypadły nawet nieco niższe od września r. ub., kiedy złowiono 260.300 kg ryby, ale wartość połowów zwiększyła się o 51.000 złotych. Korzystnie odbija wartość tegorocznych wrześniowych połowów również od połowów 1934 i 1933 roku, które dały odpowiednio 141,6 tys. i 188 tys. złotych.

Ten pomyślny wzrost połowów wrześniowych zawdzięcza rybołówstwo przybrzeżne dużym połowom cennych węgorzy, które oczywiście, znacznego spadku cen nie wywołały; wszelkich płastug, oraz śledzików złowiono natomiast znacznie mniej niż przeciętnie we wrześniu. Tylko dorsze dopisały bardzo, jednakże cena na nie w związku z obfitymi połowami i brakiem popytu spadła. W końcu miesiąca uruchomiono ponownie zamrażalnię, która w tym sezonie jest właściwą „zamrażalnią dorszy", ratując rybaków od dalszego spadku cen i zepsucia się ryby.

Podział rybołówstwa przybrzeżnego na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: ilość w kilogramach (w nawiasie wartość za kg w groszach), węgorze 75.380 (250), płastugi: stornia 64.340 (30), zimnica 2.870 (20), gładzica 2.220 (30), skarp 2.160 (50), dorsze 71.040 (20), śledziki 31.090 (25), troć: sztuk 85.240 (300), kwapy 3.050 (30), szczupaki 2.920 (160), certy 2.050 (30), okonie 600 (50), płocie 150 (50).

Z okręgów rybackich w rybołówstwie przybrzeżnym we wrześniu na pierwszym miejscu znajdują się miejscowości od Jastarni do W. Wsi z ilością 76.400 kg ryb o wartości 163.980 zł. Na drugim miejscu Gdynia 73.930 kg ryb o wartości 22.690 zł, dalej idzie Hel z 67.180 kg o wartości 21.230 zł, potem miejscowości nad Zatoką 25.150 kg ryb o wartości 17.060 zł od Pucka do Obłuża, na końcu zaś 15.450 kg ryb o wartości 14.410 zł miejscowości nad pełnym Bałtykiem: od Chłapowa aż do granicy niemieckiej.

Największe ilości ryb sprzedano w stanie świeżym na rynku miejscowym: 136.390 kg o wartości 105.530 zł, dalej idą wędzarnie na wybrzeżu: 99.260 kg o wartości 127.300 zł, w końcu W. M. Gdańsk najmniejsze ilości: 22.460 kg o wartości 6.540 zł.

(Dane statystyczne rybołówstwa przybrzeżnego wedle Morsk. Urzędu Rybackiego).

KRONIKA.

— **PO RAZ PIERWSZY — RYBA MROŻONA W JESIENNYM SEZONIE.** Dotąd ryba była w porcie rybackim mrożona tylko w zimowym sezonie. Obecnie, po uruchomieniu na wiosnę b. r. zamrażalni nowoczesnej w Gdyni w sezonie wiosennym, ponowne uruchomienie jej na sezon jesienny zapewnia rynkowi krajowemu rybę mrożoną już z początkiem października, Jak wiadomo ryba jest chłodzona i mrożona niezwykle szybko, co zapewnia jej znakomitą jakość w stanie zamrożonym. Zamrażalnia służy obecnie głównie mrożeniu dorszy z połowów miejscowych i przybrzeżnych.

— **NOWE BIURA W CHŁODNI RYBNEJ.** W związku z otwarciem nowej Chłodni Śledziowej w porcie rybackim w Gdyni Urząd Morski oddał do użytku Chłodni nowe pomieszczenia biurowe: telefony 17-78 — 12-50, oraz automat 38-95.

— **DORSZE BORNHOLMSKIE SZUKAJĄ ZBYTU NA NASZYM RYNKU.** Umowa polsko-duńska przewiduje zezwolenie na przywóz w okresie rocznym od września do września 800 ton dorszy i 60 ton śledzików. Eksporter ryb świeżych z Nexö (wyspa Bornholm) na podstawie tej umowy rozesłał do Polski oferty na duże świeże dorsze, czyszczone, bez głów po 30 koron dsk. za 100 kg i na dorsze małe oraz śledziki po 20 koron za 100 kg. Zaznaczyć wypada, że w chwili obecnej rynek polski wciąż jeszcze z trudem chłonie mało popularne dorsze i już dla zrównoważenia obniżającego się wpływu tego importu, poza jej ogólną rekompensatą w umowie handlowej, należałoby przyspieszyć akcję propagandy spożycia dorszy (smażarnictwo premiowane, pokazy, organizacja dostawy i sprzedaży dorszy).

— **DOTKLIWY BRAK MAGAZYNÓW DLA ŚLEDZI SOLONYCH W GDYNI.** Prócz chłodni znajdują się na terenie portu rybackiego trzy magazyny o powierzchni 5.500 metrów kwadratowych, dla przechowywania śledzi solonych. Magazyny te nie wystarczają już na obecne zapotrzebowania firm śledziowych, stojących przed katastrofą braku miejsca. Jedna z firm śledziowych od szeregu miesięcy stara się bezskutecznie o zezwolenie na budowę magazynu śledziowego. Byłaby to pierwsza prywatna inwestycja tego rodzaju w porcie rybackim. Ze względu na ścisłą łączność importu śledzi solonych z rozwijającym się rybołówstwem śledzi na Morzu Północnym, prywatna inicjatywa przy budowie magazynów śledziowych musi otrzymać poparcie i zrozumienie.

(Komun. Portu Rybackiego).

SYTUACJA NA RYNKU PRODUKTÓW ROLNICTWA WE WRZEŚNIU BR.

(według danych Pomorskiej Izby Rolniczej w Toruniu).

Mocna tendencja cen na pomorskim rynku zbożowym trwająca w ciągu całego miesiąca sierpnia przetrwała również przez wszystkie trzy dekady miesiąca sprawozdawczego na skutek w dalszym ciągu napływających wiadomości o znacznie gorszych omłotach, niż w roku ubiegłym. W dalszym ciągu potwierdzały się wiadomości o znacznie niższych zbiorach, niż przewidywano. Ceny zbóż szczególnie silnie zwyżkowały w ostatniej dekadzie września. W porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego ceny zbóż z wyjątkiem cen owsa były o 4—5 zł wyższe na kwintalu.

Ceny żyta kształtowały się na rynku pomorskim wprawdzie niezależnie od pszenicy, ale poprawa ich jest wyraźna, a w porównaniu z r. ub. różnica wynosi 4,— zł na kwintalu. Poziom opłacalności produkcji zbóż nie został jeszcze osiągnięty. Podaż żyta uległa przy końcu września zwiększeniu. Ponieważ jednak — w oczekiwaniu zniżki pożniwnej — wielcy konsumenci, jak młyny i kupcy wyzbyli się zapasów swych na przednówku, to obecnie muszą zapasy te uzupełnić. Dzięki temu podaż odpowiadała zapotrzebowaniu i nie była nadmierna.

Poprawie uległa też sytuacja w zakresie jęczmienia browarnego, którego ceny są wysoce uzależnione od poziomu cen na rynkach zagranicznych. Obecnie więksi konsumenci uzupełniają swoje zapasy, zapotrzebowanie zatem było znaczne. Za jęczmieniem browarnym zwyżkował również i jęczmień przemiałowy. Owies zwyżkował tylko nieznacznie, gdyż wojsko nie przystąpiło jeszcze do zakupów na większą skalę. Ceny owsa utrzymywały się na ogół na poziomie cen, notowanych w analogicznym okresie r. ub.

Podług notowań na giełdach zbożowo-towarowych w Bydgoszczy i Poznaniu ceny kształtowały się następująco:

Płacono za 100 kg w złotych:

Giełdy Zbożowo-Towarowe	Pszenica		Żyto		Jęczmień		Owies	
	Poznań	Bydg.	Poznań	Bydg.	Poznań	Bydg.	Poznań	Bydg.
Przeciętn. mies. za sierpień 36 r.	20,96	20,96	14,28	14,76	16,04	17,87	13,71	14,06
Przeciętn. tygodn. za wrzesień 1936 r. . . .								
31/VIII — 6/IX	21,62	21,50	14,58	14,87	17,12	17,92	13,62	13,50
7/IX — 13/IX	21,72	21,50	14,67	15,08	17,12	17,83	13,67	13,54
14/IX — 20/IX	22,56	21,96	15,33	16,79	17,29	17,96	13,92	14,19
21/IX — 27/IX	24,20	23,62	16,79	17,16	18,66	19,—	14,67	15,08

Na rynku ziemniaczanym pojawiły się w drugiej połowie miesiąca pierwsze transporty ziemniaków przy stosunkowo niskich cenach i małym zapotrzebowaniu.

Na rynku produktów hodowlanych ceny bydła wykazywały w pierwszej połowie miesiąca nieznaczną zwyżkę, natomiast w drugiej połowie września ponownie uległy osłabieniu. Ceny trzody chlewnej zniżkowały i w ciągu miesiąca obniżyły się o 2 zł na kwintalu. Zbyt produktów hodowlanych z Pomorza utrudnia niski poziom cen na rynkach zagranicznych. Również na poważne trudności napotyka eksport gęsi do Niemiec, gdyż ceny ustalone w umowie branżowej są niższe, niż ceny na rynku pomorskim. Należy podkreślić, że eksport do Niemiec nie wynosi dotychczas spodziewanego wpływu na rynek pomorski.

Na targowicy miejskiej w Toruniu i Poznaniu płacono następujące ceny.

Płacono za 100 kg żywej wagi:

Okresy	Woły mięsiste tuczone młode do lat 3	Buhaje nietucz. dobrze odżywione starsze	Krowy tuczone mięsiste	Młodzież dobrze odżywiona	Owce I gat.	Świnie pełnomięs. od 80—100 kg
Przeciętn. mies. za sierpień 36 r.	59,75	51,50	58,—	46,75	68,75	93,75
Przeciętn. tygodn. za wrzesień 1936 r.						
31/VIII — 6/IX	62,—	52,—	58,—	47,—	66,—	90,—
7/IX — 13/IX	62,—	52,—	58,—	47,—	66,—	90,—
14/IX — 20/IX	62,—	50,—	57,—	47,—	72,—	89,—
21/IX — 27/IX	60,—	48,—	55,—	45,—	—	89,—

Notowania za 100 kg Rzeźni i Targowicy Miejskiej w Toruniu.

Okres	Krowy nietucz. dobrze odżyw.	Krowy miernie odżyw.	Świnie pełnomięs. od 120—150 kg	Świnie pełnomięs. od 100—120 kg	Świnie pełnomięs. od 80—100 kg	Prosięta za sztukę	Warchlaki od 10—35 kg wagi	Warchlaki od 30—45 kg wagi
17/VIII — 17/IX 36	48,—	22,—	97,—	92,—	82,—	13,—	21,50	29,—

Rynek nabiałowy nie odznaczał się w ciągu okresu sprawozdawczego szczególną aktywnością. Ceny uzależnione były całkowicie od położenia panującego na zagranicznych rynkach zbytu. Na rynkach lokalnych płacono za 1 kg masła mleczarskiego I gat. w hurcie 2,30—2,40 zł, w detalu 2,80—2,90 zł a za masło wiejskie na targu 2,20—2,50 zł. Za mendel jaj notowano w detalu 0,90—1,25 zł. Na ogół ceny masła i jaj utrzymywały się na poziomie cen, notowanych w poprzednim miesiącu.

GŁÓWNE PORTY PRZYSZŁOŚCI DLA ETIOPII.

W chwili obecnej głównym portem dla Abisynii jest Massaua w Erytrei, głównym zaś portem kolejowym dla Addis-Abeby jest Dżibuti, należący do Francji. W przyszłości jednak. w związku z rozwojem sieci komunikacyjnej nakreślonej i wykonywanej port w Assab, jako bliższy Addis-Abeby niż Massaua będzie głównym punktem koncentracyjnym dla handlu z Etiopią. Dla północnej Etiopii Massaua zachowa z pewnością całe swoje znaczenie, i w razie zapoczątkowania eksploatacji leżącego w jej zapleczu zagłębia węglowego, stanie się ona również ważną stacją bunkrową na Czerwonym morzu.

WYDAWNICTWA

ROCZNIK RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

Rada Interesantów Portu w Gdyni wydała pod redakcją dyrektora Rady dra Bolesława Kasprowicza rocznik V za okres 1935 r. Rocznik przedstawia stan organizacyjny Rady oraz wymienia należące do niej organizacje, następnie stan i warunki pracy polskiej floty handlowej, ruch statków w porcie gdyńskim, obrót towarowy i ruch pasażerski, eksploatację urządzeń portowych, udział portu w polskim handlu zagranicznym. Ostatni rozdział omawia szereg zagadnień dotyczących portu gdyńskiego, jak zagadnienia celne, kolejowe, sprawy podatkowe, sprawy opłat portowych itd. Cenne uzupełnienie stanowi 7 załączników, zawierających zestawienia statystyczne, taryfy i protokóły oraz plan portu.

Do szczegółowego omówienia tej pracy powrócimy niebawem.

„NORMALIZACJA OPAKOWAŃ BLASZANYCH".

Inspektorat Standaryzacyjny Związku Izb Przemysłowo-Handlowych wydał ostatnio pracę p. t. „Normalizacja Opakowań Blaszanych dla Przemysłu Konserwowego".

Normalizacja wielkości puszek do konserw stanowi jedno z podstawowych zagadnień przemysłu konserwowego w każdym kraju, albowiem drobne na pozór różnice wielkości wywierają przy masowej produkcji duży wpływ na koszty produkcji i zdolność konkurencyjną. We wzmiankowanej pracy podano poza tym w formie ilustracji sposoby wykonania pomiarów poszczególnych części opakowania. Całość odda niewątpliwie duże usługi zainteresowanym sferom handlowym oraz przemysłowi metalowemu i spożywczemu. Dla produkcji konserw rybnych w porcie gdyńskim, nastawionym w znacznym stopniu na eksport praca ta ma wielkie praktyczne znaczenie.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

		FINLANDIA		
CIESZYN* CAPELLA*	12. 10. 19. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	14. 10. 21. 10.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri** **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Raumo, Wasa, Yxpila, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	CLARA L. M. RUSS PITEA l. s. MARTHA RUSS I	16. 10. ok. 23. 10. ok. 19. 10.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN* CAPELLA*	12. 10. 19. 10.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	14. 10. 21. 10.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	JÄRVAMAA	14. 10.
MAGNUS	26. 10.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	MAGNUS	26. 10.
		ŁOTWA		
HERO* lub subst. LEANDER*	12. 10. 19. 10.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	HERO* lub subst. LEANDER*	12. 10. 19. 10.
MAGNUS	26. 10.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	MAGNUS	26. 10.
ANNA GRETA	11. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 1—2 tygodnie	ANNA GRETA	14. 10.
		LITWA		
ANNA GRETA	11. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	14. 10.
MARIEHOLM*	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	21. 10.
MAGNUS	26. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS	26. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
RUNA	18. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	RUNA	21. 10.
		Stockholm — Kalmar		
INGEBORG MARIEHOLM*	12/14. 10. 21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	INGEBORG MARIEHOLM*	12/14. 10. 21. 10.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
IWAN	12/13. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	12/13. 10.
BLENDA	18. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	21. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
LIBAU EGON	12. 10. 19. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	LIBAU EGON	12. 10. 19. 10.
		NIEMCY		
		Hamburg		
OLGA JOH. C. RUSS	13. 10. 17. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	OLGA JOH. C. RUSS	13. 10. 17. 10.
		Bremen		
HERO* lub subst. LEANDER* l. subst.	6. 10. 19. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	HERO* lub subst. LEANDER* l. subst.	12. 10. 19. 10.
		DANIA		
		Kopenhaga		
SLEIPNER	14. 10. 21. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	15. 10. 22. 10.
		Kopenhaga		
unieruchomiona do wiosny		*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona do wiosny	
		Kopenhaga		
unieruchomiona		*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
		Odense — Aarhus		
ERNA	19. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	ERNA	19. 10.
		NORWEGIA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
BRAVO I BATAVIA	12. 10. 19. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BRAVO I BATAVIA	12. 10. 19. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
JAEDEREN	20. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA JAEDEREN	12. 10. 26. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
BALTROVER*	11. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	15. 10.
LECH*	18. 10.	co 2 tygodnie	LECH*	22. 10.
		Hull		
LWÓW*	11. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	15. 10.
LUBLIN*	18. 10.	co tydzień	LUBLIN*	22. 10.
		Manchester/Liverpool		
KATHOLM	12. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	KATHOLM	12. 10.
TAARNHOLM	18. 10.	co 1—2 tygodnie		18. 10.
		Leith/Grangemouth		
STATEK	16. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	17. 10.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU	ok. 22. 10.	co miesiąc	LINDENAU	ok. 22. 10.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
ARIADNE lub subst.	14. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	ARIADNE lub subst.	14. 10.
		Rotterdam		
CHORZÓW	13. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	CHORZÓW	14. 10.
PUCK	20. 10.	co tydzień	PUCK	21. 10.
LEDA lub subst.	15. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	LEDA lub subst.	15. 10.
NEREUS lub subst.	24. 10.	1—2 razy w tygodniu	NEREUS lub subst.	24. 10.
BUTT	11. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	12. 10.
BUSSARD	21. 10.	co 10—11 dni	BUSSARD	22. 10.
WIBORG	16/18. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*		
		co 20 dni	WIBORG	16/18. 10.
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	13. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	14. 10.
ŚLĄSK*	20. 10.	co tydzień	ŚLĄSK*	21. 10.
BUTT	11. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	12. 10.
BUSSARD	21. 10.	co 10—11 dni	BUSSARD	22. 10.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		Antwerpia		
JÄRVAMAA	12. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA*	20. 10.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	23. 10.
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
unieruchomiona do wiosny	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona do wiosny
MAGNUS 26. 10.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS 26. 10.
AUG. SCHULTZE 10. 10. TANGER 30/31. 10.	**HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA** **Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE 10. 10. TANGER 30/31. 10.
—	**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—
SCANIA 16. 10.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	IVERNIA 12. 10. PALERMO 28. 10.
ALGARVE pocz. listopada	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	ALGARVE pocz. listopada
	PORTY LEWANTU	
BIRKALAND* ok. 14. 10. VINGALAND* ok. 26. 10.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	BIRKALAND* 17. 10. ANTON 13. 10. VINGALAND* 28. 10. AGHIOS GEORGIOS 30. 10.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—
SARMACJA ok. 22. 10.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	STATEK (ex Hemland) 31. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
BATORY*	15. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	22. 10.
PIŁSUDSKI*	27. 10.	co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI*	16. 11.
		Nowy York (New York) —		
SCANSTATES*	10. 10.	**Filadelfia (Philadelphia)**	ARGOSY*	13. 10.
SCANMAIL*	17. 10.	*(American Scantic Line)*	SCANSTATES*	20. 10.
SCANYORK*	24. 10.	co tydzień		
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
AUG. SCHULTZE	9. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	AUG. SCHULTZE	9. 10.
TANGER	30/31. 10.	co 2 tygodnie	TANGER	30/31. 10.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
PEDRO CHRISTOPHERSEN	15. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	SUECIA	8. 11.
		co 3 tygodnie	SANTOS	23. 11.
SAN FRANCISCO	15. 11.			
AURA	13. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	MERCATOR	16. 10.
BORE IX	2. 11.	co 2 tygodnie	AURA	6. 11.
PUŁASKI*	9. 11.	*(Rothert & Kilaczycki)*	KOŚCIUSZKO*	20. 10.
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	co 6 tygodni	PUŁASKI*	18. 10.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
KLIPPAREN	22. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
		co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	ANTILOCHUS	17. 10.
—		co 3 tygodnie	TITAN	14. 11.
			TEUCER	12. 12.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
STUREHOLM	10. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
TORTUGAS	17. 10.	co 3—10 dni na wejściu	BRAHEHOLM	ok. 19. 10.
		co miesiąc na wyjściu		
SYROS	27. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	SYROS	27. 10.
OAKMAN	28. 10.	co 2—4 tygodnie	OAKMAN	29. 10.
		Porty Australii		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

12 października:

s/s IVERNIA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich. Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HERO lin. z Rygi i Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s INGEBORG lin. ze Stockholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s IWAN lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s URSA lin. po ładunek do wschodniej Norwegii. Bergenske.
s/s LIBAU lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s ANNA GRETA lin. z Rygi i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.
s/s BORGUND ze świeżymi śledziami. Bergenske.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s GALEON po węgiel. Rothert & Kiłaczycki.
s/s KAYESON po węgiel. Bergenske.
s/s SYLVIA po węgiel. Bergenske.
s/s HELFRID po węgiel, Bergenske.
s/s VANG po węgiel, Bergenske.
s/s VIKING po węgiel, Bergenske.
m/s NANNA po wyład.. po węgiel, Bergenske.
m/s RANSÄTER po wyład. celulozy po węgiel, MEW.

13 października:

s/s ARGOSY lin. z portów bałtyckich w drodze do N. Yorku, Amer. Scantic Line.
s/s ANTON lin. po ładunek do Antwerpii i portów Lewantu, Rummel & Burton.
s/s AURA lin. z portów połudn. Ameryki (Rio, Santos Buenos Aires) tylko dla wyładunku, Bergenske.
s/s OLGA lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull. Polbrit.
s/s ANNCHEN PETERS po węgiel, PAM.

14 października:

m/s BIRKALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Pol.—Lewant.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BERENICE lub subst. z Amsterdamu lin. dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s JÄRWAMAA lin. z Antwerpii po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KURLAND po węgiel, Bergenske.
s/s WALBORG ze złomem, PAM.

15 października:

m/s BATORY lin. z Nowego Yorku z pocztą, pasażerami i towarami. Gdynia—Ameryka, L. Ż.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN lin. z Rio. Santos. Buenos Aires tylko dla wyładowania. Ocean. Ag. Okrętowa.
s/s LEDA lub subst., lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.
s/s FRIGG po węgiel. Bergenske.

16 października:

m/s BIRKALAND z Gdańska po ładunek na Lewant, Polska—Lewant.
s/s MERCATOR lin. dla uzupełnienia ładunku do Rio i Buenos Aires, Bergenske.
m/s SCANIA lin. z portów Sycylii. tylko dla wyładunku, Bergenske.
s/s CLARA L. M. RUSS lin. po ładunek do Helsinki. Kotka, Viipuri, Lenczat.
s/s STEINBURG po węgiel. Bergenske.
s/s URANUS po węgiel. MEW.
s/s POZNAŃ po węgiel, PAM.
s/s PLATO po węgiel, PAM.

17 października:

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
m/s TORTUGAS lin. z portów Gulfu (zat. Meksykańskiej) tylko dla wyładowania. Bergenske.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Lenczat.
s/s JOHANNES C. RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładunku, Bergenske (Prowe).
s/s HELDER lub subst. z Leith/Grangemouth. po ładunek. Reinhold.
s/s NORA po węgiel, PAM.

18 października:

s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania Reinhold.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładunku, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasaż. i wyładunku, Polbrit.
s/s LYGIA po węgiel. PAM.

PRZED NOWYM SEZONEM IMPORTU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH DO POLSKI.

Miesiąc październik należy w branży owocowej do okresu, w którym kupcy importerzy starają się pomału zawierać już kontrakty na dostawy owoców południowych świeżych w nowym sezonie importu tych artykułów tj. jesienno - zimowym. Okres listopad-marzec, należy do głównego okresu importu winogron hiszpańskich, pomarańcz, mandarynek i jabłek amerykańskich do Polski a to dlatego, że w tym czasie nie ma u nas żadnej produkcji owoców krajowych.

W ubiegłych latach polityka importowa czynników miarodajnych w odniesieniu do przywozu wyżej wspomnianych artykułów była znana importerom chociaż nie w szczegółach, to przynajmniej w głównych zarysach. Pozwalało to im na podejmowanie zawczasu zakupów w niektórych krajach eksportowych oraz na ustalenie planu importowego. W roku bieżącym sprawa ta przedstawia się zupełnie inaczej. Rozwój wypadków, jaki miał miejsce w ostatnim czasie w niektórych krajach produkcji owoców południowych świeżych szczególnie wojna domowa w Hiszpanii, rozruchy w Palestynie, dalej wprowadzenie rozrachunku clearingowego pomiędzy Polską a Hiszpanią oraz wznowienie (po zniesieniu sankcyj włoskich) takiegoż rozrachunku z Włochami, uniemożliwił naszym czynnikom miarodajnym sprecyzowanie warunków importowych dla odnośnych artykułów. Brak tych warunków pozbawił importerów orientacji co do źródeł zakupu oraz wysokości importu poszczególnych owoców.

O ile chodzi o kampanię pomarańczową, to sytuacja w nadchodzącym sezonie z uwagi na wyżej podane wypadki przedstawia się dla rynku polskiego w ogóle bardzo niepomyślnie. Zapotrzebowanie Polski na ten artykuł pokrywały dotychczas w 90 proc. głównie kraje: Hiszpania, Włochy i Palestyna. Wprawdzie w ubiegłym sezonie import pomarańcz z Włoch z uwagi na sankcje gospodarcze był uniemożliwiony, to jednak rynek nasz nie odczuł braku tego artykułu ze względu na zwiększony dowóz i wybór jakościowy pomarańcz hiszpańskich i palestyńskich.

W tym roku import pomarańcz i mandarynek z Hiszpanii jest pod znakiem zapytania ze względu na wojnę domową w tym kraju oraz częściowe zniszczenie plantacyj tych owoców, a przywóz z Włoch z uwagi na słabszy urodzaj nie może odegrać większej roli w naszym imporcie. Poza tym pomarańcze włoskie są bardzo drogie i jako towar luksusowy znajdują zbyt na naszym rynku tylko w ograniczonych ilościach. Najpoważniejszym dostawcą pomarańcz dla Polski może być w nadchodzącym sezonie jedynie Palestyna. Kontyngenty przywozowe dla tego kraju nie zostały jeszcze ustalone. Istnieje wprawdzie kontyngent angielski na pomarańcze palestyńskie, lecz jest on bardzo mały — (wynosi 240 ton na okres 2-ch miesięcy) i nie może pokryć nawet częściowego zapotrzebowania rynku polskiego na ten artykuł. Należałoby zatem ustalić jak najrychlej wysokość głównego kontyngentu na pomarańcze z Palestyny, aby umożliwić importerom zawarcie na czas kontraktów dostaw.

Poza Palestyną może wejść jeszcze w rachubę import pomarańcz z Portugalii i Kolonij portugalskich. Ponieważ pomarańcze z tych krajów nie są jeszcze dobrze znane na naszym rynku, import z Portugalii wzgl. Ko-Kolonij portugalskich może mieć charakter importu dorywczego i nie odegra większej roli, tym bardziej, że dla tych krajów nie został również uruchomiony większy kontyngent przywozowy.

Co się tyczy importu winogron z Hiszpanii to import tego artykułu jest również pod znakiem zapytania.

Kwestia importu jabłek amerykańskich nie jest dotychczas również zdecydowana. — Uruchomiony został wprawdzie kontyngent na przywóz jabłek z Kanady, jednak wysokość tego kontyngentu nie pokryje zapotrzebowania rynku polskiego tym bardziej, że urodzaj jabłek krajowych jest w tym roku bardzo słaby.

Kronika

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dla Palestyny został uruchomiony kontyngent przywozowy na okres październik — grudzień br. na oliwę, wino, olejki eteryczne itd. —

Dla zaspokojenia zapotrzebowania przemysłu cukierniczego uruchomiony został dodatkowy kontyngent przywozowy na ziarno kakaowe na miesiąc wrzesień — październik. Poza tym wyznaczony już został kontyngent na ziarno kakaowe na okres listopad — grudzień. Kontyngent ten ma być podzielony wyłącznie pomiędzy zakłady przemysłowe.

Herbata z transakcyj wiązanych.

Do Gdyni nadeszły już pierwsze transporty herbaty z Indyj holenderskich i Indyj brytyjskich. Dalsze transporty oczekiwane są w następnych tygodniach.

Kawa afrykańska.

Oczekiwane są nowe transporty kawy afrykańskiej z transakcyj wiązanych. Niektóre partje kawy już nadeszły i po ocleniu wprowadzane są pomału na rynek.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja na gdyńskim rynku towarów kolonialnych nieco się zmieniła w stosunku do poprzedniego okresu. Jakkolwiek ceny utrzymane są nadal na wysokim poziomie, to jednak w pewnych artykułach daje się zauważyć pewne odprężenie. Na niektóre towary brak jest pozwoleń przywozu i wskutek tego pomimo, iż towary te znajdują się w magazynach celnych w Gdyni, nie mogą jednak być wpuszczone do kraju.

Kawa surowa.

W kawach brazylijskich nie przewiduje się na razie odprężenia. Głód jaki panował w kawie brazylijskiej panuje nadal i nie ma widoków, aby był w najbliższym czasie zaspokojony. O ile któraś z firm posiada jeszcze drobne zapasy tej kawy, to stara się ograniczyć odsprzedaż do najkonieczniejszych zamówień. Obecne ceny wahają się: Rio 7 zł 4,20 — 4,30 za 1 kg (ta sama cena także na gatunek Victoria 7), Capitania 4,30 — 4,40 zł, Santos 4,90 — 5,15 zł za kg.

W kawach niebieskich natomiast nastąpiło dalsze odprężenie, a to wskutek zwiększonych dowozów tych gatunków kaw w transakcjach wiązanych. Ceny za gat. „Guatemala" wahają się od 5,50 — 5,85 zł za kg, a za gat. „Maragogype" 6,10 — 6,30 zł.

Herbata.

Jakkolwiek brak jest jeszcze głównych gatunków herbaty, to jednak z uwagi na dowozy herbaty w transakcjach wiązanych przewiduje się znaczne odprężenie w tym artykule. —

Za gat. herbaty „Sumatra" uzyskuje się obecnie zł 15,50 za kg, a za herbatę ceylońską ceny wahają się od 16,00 — 17,50 zł za 1 kg.

Korzenie.

W handlu pieprzem nastąpiło pewne osłabienie. Importerzy przewidują jednak zwiększenie sie zapotrzebowania z uwagi na rozpoczęty okres fabrykacji różnych konserw. Ceny na pieprz czarny, które wahały się w poprzednim okresie od zł 5,10 — 5,20 za kg, spadły do zł 4,90 wzgl. 5,00 zł. Za pieprz biały uzyskuje się obecnie zł 5,80 — 6,00 za kg. Brak jest zupełnie cynamonu i ziela angielskiego. —

Śliwki suszone.

Cena na śliwki amerykańskie w workach nieco spadła. Obecnie sprzedaje się śliwki wielkości 30/40 po zł 1,45 za kg. Towar skrzynkowy sprzedaje się po zł 1,55 za wielkość 40/50, a po 1.60 zł za wielkość 30/40.

Śliwki nowego zbioru oczekiwane są dopiero w listopadzie wzgl. grudniu br.

Koryntki.

Koryntki ze starego zbioru są na wyprzedaży. Transporty z nowych zbiorów dopiero nadejdą w najbliższym czasie.

Figi.

Figi są bardzo poszukiwane. Z powodu braku pozwoleń przywozu nie ma możności wprowadzenia towaru na rynek.

Oliwa jadalna.

Ceny na oliwę jadalną zwyżkowały o ok. 30% na kg, szczególnie na oliwę francuską i włoską.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Owoce suszone.

Dnia 24 września br. nadeszły do Gdyni s/s „Boerland" mniejsze partie owoców suszonych, rodzynek i koryntek z Grecji.

s/s „Nordland" przywiózł do Gdyni dnia 1 bm. także z Grecji drobniejsze ładunki rodzynek i koryntek.

Dnia 14 bm. ma nadejść do Gdyni większy transport owoców suszonych z Grecji. Odbiorcy tego towaru nie są na razie znani.

m/s „Piłsudski" przywiózł dla firmy „Emteha" w Gdyni i jednej z firm lwowskich 1.200 worków śliwek suszonych z U. S. A.

Spodziewany jest dalszy transport śliwek suszonych z U. S. A. w następnym rejsie.

Cytryny włoskie.

Dnia 16 bm. spodziewany jest transport 4.100 skrzyń cytryn włoskich, który ma nadejść do Gdyni s/s „Scania" z Sycylii.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Ostatnia dekada września i pierwsza dekada października nie notują żadnych transakcyj na rynku owocowym w Gdyni. Przedsiębiorstwa aukcyjne nie urządziły w tym okresie przetargów.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Jugosławia.

Jugosławia jest najpoważniejszym producentem śliwek. Podajemy niżej jednoroczną produkcję poszczególnych państw:

Jugosławia	850.000	ton
U. S. A.	700.000	„
Francja	200.000	„
Rumunia	140.000	„
Czechosłowacja	100.000	„
Austria	45.000	„
Anglia	35.000	„
Hiszpania	30.000	„

Tłumaczy to się tym, że Jugosławia jest krajem, w którym sadownictwo stoi na bardzo wysokim poziomie. Każdy gospodarz, nawet małorolny ma sad, w którym przede wszystkim pielęgnuje drzewa śliwkowe.

Część zbiorów śliwek przeznaczona jest dla przemysłu krajowego. Reszta w stanie świeżym idzie na eksport.

U. S. A.

Ogólny eksport jabłek amerykańskich wyniósł w sezonie 1935/36 około 12,5 miliona buszli. I w tym wypadku Anglia jest znowu najpoważniejszym odbiorcą. Eksport jabłek do Anglii w sezonie 1935/36 wyniósł 6.119.000 buszli.

Eksport jabłek do Polski w omawianym sezonie był bardzo mały w stosunku do lat poprzednich.

Porównanie zbiorów i eksportu jabłek amerykańskich w 1000 buszli.

Sezon	%	Zbiory	Anglia	Niemcy	Inne eur. kraje	Cała Europa	Kraje pozaeuropej.	Razem
1931/32		106 026	9 159	2 208	5 367	16 734	1 188	17 922
	%	—	51	12	30	93	7	100
1932/33		85 575	5 662	2 948	4 224	12 834	921	13 755
	%	—	42	21	31	93	7	100
1933/34		74 961	3 438	3 216	4 626	11 280	981	12 261
	%	—	28	26	38	92	8	100
1934/35		73 534	3 379	609	3 062	7 050	1 012	8 062
	%	—	42	8	37	87	13	100
1935/36		91 701	6 119	791	3 845	10 755	1 484	12 239
	%	—	50	6	32	88	12	100

Ładunki jabłek w beczkach do Europy w ostatnim sezonie wyniosły razem 1.403.000 beczek, z czego 999.000 dla Anglii i 225.000 beczek dla Belgii.

Poważnymi odbiorcami jabłek w beczkach były także Francja i Szwecja. Jabłek w beczkach dostarczają w największej części Stany południowe, jak Virginia, New York i Pensylvania.

Eksport jabłek w skrzyniach ze Stanów Zjednoczonych wyniósł w ostatnim sezonie razem 5.496.000 skrzyń. Eksport jabłek w koszach wzrósł także i wynosił 1.050.000 koszy.

Jabłka w koszach przychodzą z tych samych Stanów, co jabłka w beczkach.

Ministerstwo Gospodarki Krajowej USA. oblicza tegoroczne zbiory:

Jabłka — 105.900.000 buszli. z tego 48.600.000 w skrzyniach.

Gruszki — 23.900.000 buszli, z tego 19.200.000 w skrzyniach.

Kanada.

Tegoroczne zbiory zapowiadają się obficiej, jednak słabsze gatunkowo, niż w roku ubiegłym. Większość zbiorów przeznaczona zostanie dla przemysłu. Z powodu długotrwałych deszczów owoc jest gorszy i wskutek tego plantatorzy ponieśli poważne straty.

Italia.

Zbiory pomarańcz i grape-fruit'ów zapowiadają się w tym sezonie dobrze. Ceny na te artykuły będą prawdopodobnie wysokie.

Zbiory winogron słabsze, niż w roku 1935, jednak wyższe co do jakości.

Dopisały natomiast zbiory tegoroczne gruszek i moreli.

Hiszpania.

Zawiodły w Hiszpanii zbiory winogron, które oblicza się na około 1.000.000 beczek. W r. 1935 zbiory wyniosły 1.629.000 beczek, w r. 1934 — 2.356.000.

Spodziewane są poważniejsze ładunki winogron dla portów kontynentu.

Nowe zbiory pomarańcz w Valencji zapowiadają się bardzo dobrze.

Ewentualne pierwsze załadowania mogą nastąpić w końcu października i na początku listopada. Mimo wojny domowej w Hiszpanii — do Anglii nadchodzą świeże ładunki melonów, cebuli, granatów i winogron.

Bułgaria.

Tegoroczne zbiory winogron w Bułgarii są nieco spóźnione i owoce dobrego gatunku są w cenie 6,50 do 7,50 Lewa za 1 kg. gorszego gatunku 5—6 Lewów. Do tego dochodzą koszty transportu do granicy, ubezpieczenie i t. p. t. j. około 2,40 do 2,50 Lewa na 1 kg.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 października 1936 r. | NR. 28

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Konwencje brukselskie, dotyczące prawa morskiego

Konwencja brukselska z 10. IV. 1926 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących przywilejów i hipotek morskich.

(Ciąg dalszy)

Zagadnienie ustawowego zabezpieczenia niektórych wierzytelności na majątku morskim (statku i frachcie) właściciela statku posiada dla przedsiębiorstwa okrętowego istotne znaczenie, zwłaszcza dla jego zdolności kredytowej. Im więcej bowiem ustawa przewiduje ciężarów na majątku morskim właściciela statku na rzecz jego wierzycieli, tym trudniejsza jest sytuacja kredytowa jego przedsiębiorstwa.

Zasada ustawowego zabezpieczenia na majątku morskim właściciela statku niektórych wierzytelności jego interesantów jest w wielkiej mierze konsekwencją charakterystycznej cechy, jaką podróż morska posiada, mianowicie wspólnego ryzyka właściciela statku i przewożonego ładunku. Charakter podróży morskiej jako wyprawy, opartej na wspólnym ryzyku osób zainteresowanych w podróży, uwydatniał się zwłaszcza w wiekach średnich, gdy ze względu na niebezpieczeństwo grabieży na morzu tworzono na zasadzie wspólnego ryzyka podróży przygodne spółki właścicieli statku i ładunków oraz finansistów, angażujących się w podróży.

Wspólne ponoszenie ryzyka podróży przez interesowanych jest niewątpliwie słuszne. W konsekwencji słusznie odpowiada masa majątkowa właściciela statku za roszczenia jego wierzycieli z tytułu eksploatacji statku, a znajdująca się na statku masa ładunkowa za pretensje właściciela statku z tytułu przewozu. W tej wzajemnej odpowiedzialności obu mas uwydatnia się idea wspólności interesu (Interessengemeinschaft, communauté d'interêts) osób, angażujących się w podróży, charakterystyczna dla niektórych instytucyj prawa morskiego. Szczególnie wyraźnie występuje wspólność interesu właścicieli statku i ładunku przy awarii wspólnej.

Pomiędzy wierzytelnościami, którym z mocy samej ustawy służy prawo zaspokojenia się z majątku morskiego właściciela statku, są wierzytelności osób, które swymi świadczeniami szczególnie przyczyniły się do wykonania podróży lub też które w związku z podróżą albo pobytem statku w porcie najwięcej narażone były na wydatki i straty materialne. Słuszność wymaga, aby wierzytelności takich osób były w pierwszej linii zabezpieczone na majątku morskim właściciela statku, czyli były w stosunku do innych wierzytelności uprzywilejowane.

Wierzytelności uprzywilejowane mogą na majątku morskim właściciela statku być także zabezpieczone w drodze umowy, mianowicie przez ustanowienie hipoteki morskiej, zapisanej do rejestru okrętowego, lub, jak Anglii, przez ustanowienie mortgage'u[1]), niezależnie jednak od ustanowienia takiego zabezpieczenia umownego istnieje ich zabezpieczenie *ustawowe*, gdyż już *z mocy samej ustawy* mają one przywilej zaspokojenia się w pewnej kolejności z majątku morskiego właściciela statku przed innymi wierzytelnoś-

[1]) umowa między wierzycielem i właścicielem przedmiotu, że z chwilą nieuiszczenia długu w terminie, przedmiot przechodzi na własność wierzyciela (porównaj Merchant Shipping Act art. 31—46).

3) dla przywileju, zabezpieczającego szkody lub straty w ładunku lub bagażu — dzień wydania przewiezionych przedmiotów lub dzień, w którym one powinny były być wydane;

4) dla wierzytelności z tytułu napraw i dostaw oraz innych wierzytelności, wynikających z umów, zawartych przez kapitana statku poza portem ojczystym dla rzeczywistych potrzeb statku — dzień, w którym wierzytelność powstała.

W innych przypadkach termin wygaśnięcia przywileju biegnie od chwili, gdy wierzytelność, obciążona przywilejem, stała się wymagalną.

Co do przyczyn, które przerywają bieg terminu wygaśnięcia przywilejów, decyduje według konwencji prawo odnośnego statku (loi de pavillon) (art. 9).

W praktycznym zastosowaniu może 1-letni termin wygaśnięcia przywileju okazać się zbyt krótki, zatem i krzywdzący, mianowicie wtedy, jeżeli statek znajduje się za granicą i realizacja przywileju w ten sposób jest utrudniona. Dla takich przypadków przewiduje konwencja możność przedłużenia terminu przez ustawodawstwa krajowe do lat 3 od chwili powstania wierzytelności (art. 9 na końcu).

Jeżeli chodzi o realizację przywilejów, t.j. zaspokojenie wierzytelności uprzywilejowanych z majątku morskiego właściciela statku, to całe to zagadnienie odsyła konwencja do krajowych przepisów postępowania procesowego i egzekucyjnego (art. 16). Wytoczenie powództwa i wdrożenie egzekucji z tytułu przywilejów normuje się więc według przepisów krajowych.

W odniesieniu do podziału ceny, uzyskanej ze sprzedaży przedmiotów, obciążonych przywilejem, postanawia konwencja (art. 7), iż wierzyciele uprzywilejowani mogą, coprawda, w postępowaniu, dotyczącym podziału ceny, podawać swoje wierzytelności w pełnej wysokości, niezależnie od zasad ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku, jednakże kwoty, które oni faktycznie otrzymają, nie mogą łącznie przekraczać sumy, która się według tych zasad od właściciela statku należy (art. 7).

Istnienie przywilejów morskich, które powstają ipso iure z chwilą powstania odnośnych wierzytelności, nie jest zależne ani od rejestracji ani od jakiejkolwiek formalności lub specjalnego sposobu udowodnienia. — Ustawodawstwa krajowe mogą jednak dla niektórych czynności prawnych, z których przywileje powstają a mianowicie dla pożyczki na rzecz statku i sprzedaży ładunku na cele podróży, wymagać ściśle określonej formy (art. 11).

W przeciwieństwie do przywilejów, które ciążą ipso iure, hipoteki na statku powstają, jak już zaznaczono, na podstawie umowy i przez wpis do rejestru okrętowego. W celu zwiększenia jawności kredytu hipotecznego konwencja nakłada na ustawodawstwa krajowe obowiązek ustalenia rodzaju i formy dokumentów, które należy przechowywać na statku a z których wynikają obciążenia hipoteczne (art. 12).

Jeżeli chodzi o zakres rzeczowy działania postanowień konwencji, to mają one zastosowanie do statków, eksploatowanych nie tylko przez właściciela, ale także armatora, nie będącego właścicielem i przez t. zw. charterer'a, eksploatującego statek, natomiast nie mają zastosowania, gdy właściciel stracił posiadanie statku wskutek czynu niedozwolonego innej osoby i gdy wierzyciel nie jest w dobrej wierze (art. 13). Nielegalna więc eksploatacja statku nie stwarza przywileju po stronie wierzyciela, będącego w złej wierze.

Konwencja dotyczy tylko morskich statków *handlowych*, a nie dotyczy statków wojennych i statków, używanych wyłącznie dla celów rządowych (art. 15).

Jak konwencja o ograniczeniu odpowiedzialności właścicieli statków morskich, tak i omawiana konwencja zawiera w końcowym protokóle „rezerwe" dla państw umawiających się czyli zastrzega dla nich możność wprowadzenia pewnych odchyleń od postanowień konwencji, mianowicie zezwala na:

1) wprowadzenie pomiędzy należnościami, wymienionymi w pk-cie 1 art. 2 konwencji (należności państwowe, opłaty portowe, sądowe, pilotowe etc.) takiej kolejności, któraby zabezpieczyła interes skarbu państwa;

2) przyznanie administracji portów, doków, latarni morskich i dróg żeglownych, która uskuteczniła wydobycie wraku i innych zatoniętych przedmiotów, przeszkadzających w żegludze, albo której należą się opłaty portowe lub odszkodowanie za szkody, wywołane przez statek, — w razie niezapłacenia należności — prawo zatrzymania statku, wraku i innych przedmiotów, sprzedania ich oraz pokrycia należności z ceny, uzyskanej ze sprzedaży, przed innymi wierzytelnościami;

3) ustalenie kolejności wierzytelności za szkody, wyrządzone urządzeniom portowym, według innych zasad kolejności, aniżeli zasady, przyjęte w konwencji, a mianowicie niezależnie od tego, czy te wierzytelności powstały z wcześniejszej, czy późniejszej, czy tej samej podróży albo też czy wynikły z tego samego wypadku, co inne wierzytelności (art. 5 i 6 konwencji).

Protokół końcowy postanawia także, że postanowienia konwencji nie naruszają w niczym postanowień ustawodawstw krajowych co do przywilejów, przyznanych publicznym zakładom ubezpieczeń z tytułu należności za ubezpieczenie załogi statku.

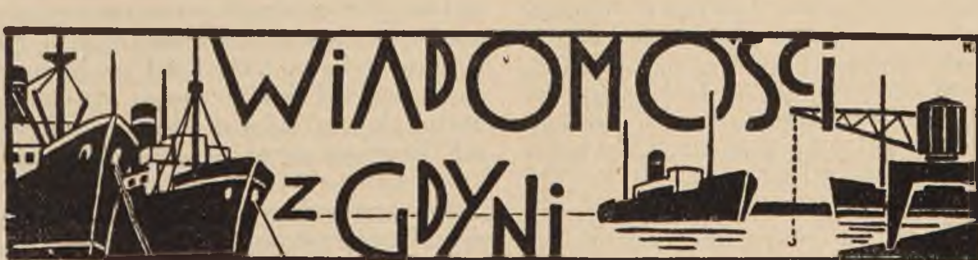
Powyżej omawiano wszystkie istotne postanowienia konwencji o przywilejach i hipotekach morskich. Konwencja traktuje pra-

wie że wyłącznie o przywilejach, ograniczając się, jeżeli chodzi o hipoteki, głównie do określenia ich stosunku do przywilejów. Zagadnienie przywilejów jest unormowane w konwencji, o ile chodzi o materialną stronę zagadnienia, dość szczegółowo.

Zaznaczyć należy, że przypadki ograniczenia odpowiedzialności właściciela statku morskiego (konwencja z 25. VIII. 1924) nie pokrywają się z przywilejami na jego majątku morskim. Istnieją bowiem wierzytelności z przywilejem, za które on odpowiada nieograniczenie, np. należności z tytułu opłat portowych, roszczenia kapitana i załogi z tytułu umowy o pracę na statku, i również są wierzytelności bez przywileju, za które on odpowiada ograniczenie (np. roszczenia, wynikające z konosamentu).

Ustalenie w konwencji liczby przywilejów morskich, ich kolejności i stosunku do hipotek morskich jest dla żeglugi morskiej niewątpliwie korzystne, gdyż stwarza w ważnej dziedzinie przywilejów morskich jednolitość zasadniczych norm, pożądaną w interesie bezpieczeństwa stosunków prawnych i kredytowych w żegludze międzynarodowej. Coprawda, niektóre postanowienia konwencji nasuwają pewne wątpliwości interpretacyjne, ale to nie wiele zmniejsza jej wartości dla międzynarodowej żeglugi.

Dr Władysław Sowiński.



10-LECIE PREZESURY INŻ. A. DZIEDZIULA W ZWIĄZKU CEGIELŃ DOLNEJ WISŁY.

8 października r. b. wiceprezes naszej Izby inż. A. Dziedziul obchodził X-lecie przewodnictwa Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły, obejmującego cały okręg naszej Izby. Na zebraniu Związku złożono inż. Dziedziulowi z tej okazji serdeczne podziękowanie i wyrażono uznanie za wysoce owocną i ofiarną pracę nie tylko dla Związku Pomorsko-Nadnoteckiego, ale i dla całego polskiego przemysłu ceramicznego. Jednocześnie wręczono inż. Dziedziulowi pamiątkowy upominek.

Inż. Dziedziul, prócz przewodnictwa Zw. Pomorskiego, od szeregu lat piastuje godność prezesa Stałej Delegacji Zrzeszeń Przemysłowców Ceramicznych w Polsce — naczelnej organizacji całego polskiego przemysłu ceramicznego.

Poza tym inż. Dziedziul jest członkiem Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, od 5 lat redaktorem Przeglądu Ceramicznego oraz organizatorem i prezesem Sekcji Materiałów Budowlanych i Grupy Ceramicznej Muzeum Przemysłu i Techniki w Warszawie.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

Dnia 12 października rb. Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Stanisław Tor, zaprzysiągł w charakterze rzeczoznawców izbowych następujące osoby:

1) Albina Korzeniowskiego
   w charakterze rzeczoznawcy dla drzewa,
2) Antoniego Niklasa
   w charakterze rzeczoznawcy i próbobiorcy nasion oleistych,
3) Eugeniusza Kuzyniaka
   w charakterze nurka — rzeczoznawcy,
4) Feliksa Henniga
   w charakterze rewizora ksiąg handlowych przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni na okręg Izby z siedzibą w Inowrocławiu.

Akt zaprzysiężenia odbył się w obecności radców Izby p. p. F. Marszała i K. Muchy oraz dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego.

KONFERENCJA Z PRZEDSTAWICIELAMI PRZEMYSŁU DRZEWNEGO.

W dniu 6 października rb. odbyła się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora Izby dr. Józefa Kulikowskiego konferencja z przedstawicielami przemysłu drzewnego okręgu Izby.

W konferencji tej wzięli udział radcowie Izby: dyrektor Kubica, prezes Związku Tartaków i Kupców Drzewnych w Gdyni i konsul Jan Mack oraz szereg członków tego związku jak również przedstawiciel firmy „Paged“ — p. dyr Modrzewski.

Po referacie dyrektora Związku p. J. Kunerta wywiązała się obszerna dyskusja na temat obecnej sytuacji w przemyśle drzewnym. W toku dyskusji tej stwierdzono, że sytuacja przemysłu drzewnego w roku bieżącym kształtuje się gorzej niż w r. ub. Jedną z przyczyn tego zjawiska są utrudnienia, jakie powstały w związku z wykonaniem układu handlowego polsko-niemieckiego. Przedstawiciele prze-

mysłu drzewnego wskazywali na fakty przydzielania niedostatecznych ilości kontyngentów wywozowych do Niemiec na materiały drzewne, przy czym stwierdzono, iż Pomorze pod względem tych przydziałów jest traktowane gorzej od innych dzielnic kraju. Jedną z poważnych przyczyn niepomyślnego kształtowania się wywozu do Niemiec jest również przyjęty system rozrachunkowy według parytetu złotego waluty niemieckiej.

Jako na jeden ze środków ożywienia eksportu materiałów drzewnych do Niemiec wskazano na konieczność prywatnych kompensat, jak to już było praktykowane na mocy układu z Niemcami w r. 1934.

W dalszym ciągu konferencji podnieśli przedstawiciele przemysłu drzewnego sprawę zaopatrywania warsztatów przemysłowych w surowiec drzewny przez Lasy Państwowe. Wobec tego, że 90—95% surowca drzewnego dostarczane jest przez Lasy Państwowe, prywatny przemysł drzewny jest całkowicie zależny od polityki cen dyrekcji tych lasów.

Sprawa eksportu materiałów drzewnych napotyka również na poważne trudności ze względu na konkurencję cen na rynkach zbytu, zwłaszcza na rynku angielskim. Eksport dałoby się jednak rozwinąć pod warunkiem zdobycia przez przemysł drzewny tanich kredytów oraz usprawnienia organizacji sprzedaży; brak brokerów w Gdyni i niedostateczna przestrzeń placów składowych dla materiałów drzewnych utrudniają przeładunek drzewa w porcie gdyńskim.

KONFERENCJA W SPRAWIE USTAWY O AUKCJACH.

W związku z opracowanym przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu projektem ustawy o aukcjach, których powołanie do życia w Polsce pod względem prawnym dotąd regulowane było przepisami dotyczącymi Wystaw i Targów, zwołana została w dn. 13 bm. przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Gdyni konferencja z przedstawicielami zainteresowanych branż. W konferencji, której przewodniczył dyrektor Izby dr Kulikowski, wzięli udział przedstawiciele aukcyj owocowych, istniejących w Gdyni, Korporacji Kupieckiej w Gdyni oraz importerów owoców i skór.

W toku dyskusji nad poszczególnymi artykułami projektu ustawy, sformułowano szereg wniosków tak dotyczących samego określenia działalności aukcyj, jak i sposobu nadawania koncesyj na ich otwieranie oraz odbierania koncesyj, wreszcie nakładania kar za ewentualne przekroczenia.

Wnioski, jakie się wyłoniły podczas wspomnianej konferencji, będą wzięte pod uwagę w referacie Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni na terenie Związku Izb Przemysłowo - Handlowych.

UDZIAŁ PRZEDSTAWICIELI IZBY W OBRADACH KUPIECTWA W WEJHEROWIE.

Dnia 5 bm. odbyło się nadzwyczajne zebranie Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Wejherowie przy bardzo licznym udziale miejscowego kupiectwa oraz w obecności miejscowych władz, p. starosty Potockiego, burmistrza Balduena, dziekana Reszczynialskiego, naczelników Urzędu Skarbowego, Akcyz i Monopoli, Poczty i t. d.

Na zebraniu byli obecni dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dr J. Kulikowski oraz wicedyrektor Izby p. poseł T. Marchlewski. Ostatni wygłosił referat, obrazujący pracę Izby Przemysłowo-Handlowej na odcinku handlu wewnętrznego oraz omówił zagadnienie, związane z racjonalizacją handlu. Następnie mówca naświetlił problem oddłużenia oraz omówił konieczność uruchomienia specjalnych kredytów dla kupiectwa, które wskutek kryzysu utraciło wielką część własnych kapitałów, a tym samym zdolność obrotową. Następnie podkreślił te zadania, jakie spełniać musi kupiectwo powiatu morskiego w związku z wzrastającym z roku na rok ruchem turystycznym.

Na zakończenie prelegent omówił bardzo obszernie sprawy podatkowe.

W ożywionej dyskusji przedstawiciele kupiectwa wysunęli szereg postulatów w dziedzinie podatkowej m. in. przedstawiciele kupiectwa wskazywali na zbyt rygorystyczne ustosunkowanie się ze strony władz skarbowych do prowadzonych przez poszczególne przedsiębiorstwa ksiąg handlowych jak również na wysokość określanego przez Urzędy Skarbowe procentu czystej dochodowości przedsiębiorstw handlowych.

W końcu zabrał głos p. dr J. Kulikowski, który podniósł ważną rolę społeczno-gospodarczą, jaką pełni kupiec polski na wybrzeżu, nawoływał do jedności oraz wspólnego wysiłku na terenie organizacji zawodowej, do której każdy kupiec obowiązkowo winien należeć.

Zebranie uchwaliło szereg rezolucyj, dotyczących postulatów życia gospodarczego w powiecie morskim, które mają być przedłożone na najbliższej konferencji Panu Wojewodzie Pomorskiemu.

WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI SFER GOSPODARCZYCH JAPONII.

W dniu 10 października rb. przybyła do Gdyni z Warszawy wycieczka przedstawicieli wielkich koncernów Japonii w składzie następującym: dr Aleksander Nagai — radca handlowy Ambasady Japońskiej w Berlinie, J. Watanabe — dyrektor firmy Mitsobiski Shoji Kaisha, S. Kato — dyr firmy Okura & Co, W. Funa - Nashi — wicedyrektor firmy Mitsobishi Shoji Kaisha i p. Ohta, przedstawiciel firmy Mitsui Bussau Kaisha w Hamburgu. Wy-

cieczka miała charakter prywatny, a głównym jej celem było zwiedzenie portu gdyńskiego i zorientowanie się w możliwościach wykorzystania portu tak przy wymianie handlowej pomiędzy Polską a Japonią, jak również i dla tranzytu japońskiego do państw środkowej Europy. W szczególności goście japońscy interesowali się stanem bezpośrednich połączeń okrętowych pomiędzy portami polskiego obszaru celnego a portami Japonii.

Podczas zwiedzania portu i magazynów portowych w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiego, goście japońscy ze szczególnym zainteresowaniem przyglądali się partiom towarów japońskich, przywiezionych do Gdyni, jak również i towarom polskim, przeznaczonym na eksport do Japonii.

Po zwiedzeniu portu, przedstawiciele koncernów japońskich złożyli wizytę prezesowi Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Stanisławowi Torowi, a następnie podejmowani byli przez niego śniadaniem w restauracji „Ermitage".

Po południu, konsul Japonii, wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej, p. Feliks Kollat, wydał na cześć gości przyjęcie w kawiarni „Bałtyk", podczas którego mieli oni możność zetknięcia się z przedstawicielami sfer gospodarczych Gdyni. O 18,30 goście japońscy odjechali samochodami do Gdańska, skąd udali się do Krakowa i Katowic.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYNSKIEGO W MIESIĄCU WRZEsNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego *w mies. wrześniu br.* osiągnęły *654.878,4 ton,* wobec 659.764,1 ton w mies. sierpniu br. oraz 639.856,7 ton w mies. wrześniu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 0,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem br. oraz 2,4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca września 1935 roku.

Zamorskie obroty towarowe portu w okresie pierwszych 9 miesięcy (od stycznia do września wł.) w roku bieżącym (5.551.687 ton) wykazują nieznaczny 0,6%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (5.516.189,5 ton).

Na uzyskanie tych ogólnych wyników pracy portu w okresie trzech pierwszych kwartałów roku bieżącego złożył się przywóz zamorski — 890.765,4 ton oraz wywóz zamorski — 4.660.921,6 ton. Lepsze niż za okres ośmiu miesięcy daje wyniki import zamorski portu gdyńskiego w okresie trzech pierwszych kwartałów (od stycznia do września) roku bieżącego (890.765,4 ton) w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (775.820,5 ton). Ten poważny 14,8%-owy wzrost importu zamorskiego w porcie gdyńskim zawdzięczać należy surowcom, a przede wszystkim rudom i złomowi.

W ogólnym przywozie handlu zagranicznego R. P. za okres 8 miesięcy br. w obrotach wagowych obu portów (udział obu portów 53%) port gdyński ma dominujący udział 37%, podczas gdy Gdańsk 16%; wartościowo natomiast jeszcze lepiej, gdyż Gdynia — 57,6%, Gdańsk natomiast 7,1%.

Ostatnie dane o handlu zagran. Polski (8 mies. br.) wykazują wzrost przywozu wagowo (10,7%) oraz wartościowo (11,7%), wywóz zaś wykazuje *9,3%-owy wzrost* pod względem wartości, przy równoczesnym obniżeniu się (8%) eksportu wagowego. Są to zjawiska godne zastanowienia.

Analogicznie do spadku ogólnego eksportu w handlu zagranicznym Polski obniżył się wywóz zamorski w porcie gdyńskim. W okresie od m. stycznia do m. września wł. roku bieżącego wywóz ten wyniósł 4.660.921,6 ton, wykazując 1,6%-owy spadek w porównaniu z 4.740.369 ton w tym samym okresie czasu roku ubiegłego. Spadek ten spowodowany został przede wszystkim grupą wytworów pochodzenia mineralnego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (654.878,4 ton) złożył się przywóz zamorski — 115.315,4 ton oraz wywóz zamorski — 539.563 ton.

Przywóz zamorski w mies. wrześniu rb. (115.315,4 ton) wykazuje nieznaczny 1,1%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem rb. (116.617,1 ton) oraz poważny 78,4% wzrost w stosunku do mies. września 1935 r. (64.623,— ton).

Spadek ten spowodowany został przede wszystkim pozycjami: rud różnych i wypałków pirytowych — 10.811 t. (26.480 t.), garbników — 1.550 t. (2.162 t.) bawełny — 4.885 t. (5.177 t.), celulozy — 719 t. (1.157 t.), złomu żelaznego — 35.851 t. (48.069 t.), miedzi — 899 ton (1.078 t.) oraz części wagonów i lokomotyw — 376 t. (455 t.) Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek rud różnych oraz złomu żelaznego. Pozostałe pozycje wykazują normalne wanania miesięczne. — Liczny natomiast jest szereg tych pozycyj importu, które wykazują wzrost w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. sierpniem rb. Do pozycyj tych należą: nasiona oleiste — 2.017 t. (1.520 t.), ryż surowy — 7.169 t. (2 t.), owoce świeże — 1.566 t. (429 t.), owoce suszone — 428 t. (390 t.), kakao—643 t. (290 t.), rośliny, materiały roślinne, trzcina — 107 t. (57 t.), śledzie świeże — 421 t. (53 t.), śledzie solone — 5.311 t. (4.325 t.), asfalt — 584 t. (21 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 559 t. (180 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.451 t. (804 t.), tran — 494 t. (285 t.), napoje alkoholowe — 57 t. (41 t.), przetwory chemiczne — 239 t. (210 t.), fosforyty — 11.197 t. (3.404 t.), żużle Thomasa — 9.700 t. (5.600 t.), skóry — 3.810 t. (3.027 t.), wełna — 1.221 t. (900 t.), odpadki wełny — 111 t. (106 t.), odp. bawełny — 213 t. (117 t.), juta — 1.675 t. (1.126 t.), szmaty — 1.893 t.

(1.540 t.), kauczuk — 711 t. (380 t.), papier — 1.579 t. (995 t.), żelazo surowe — 532 t. (342 t.), cyna — 148 t. (89 t.), wyroby żelazne i metalowe — 303 t. (204 t.), oraz maszyny, aparaty i części — 364 t. (294 t.)

Miesiąc sprawozdawczy po chwilowym braku importu w ub. mies. sierpniu wykazuje poważny transport ryżu surowego. Szczególnie poważny wzrost importu wykazują żużle Thomasa (ok. 2-krotny), oraz fosforyty (przeszło 3-krotny). — Wzrost importu śledzi ma swoje źródło w początkach sezonu.

W miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały wzrost przede wszystkim pozycje: rud różnych i wypałków pirytowych — 10.811 t. (3.444 t. w m. wrześniu 1935 r.), złomu żelaznego — 35.851 t. (24.653 t.), fosforytów 11.197 t. (brak), żużli Thomasa — 9.700 t. (1.500 t.), oraz ryżu surowego — 7.169 t. (306 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w porcie gdyńskim w m. wrześniu rb. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)	Wrzesień 1936 r.	Wrzesień 1935 r.
Nasiona różne	64	70
nasiona oleiste	2.017	1.751
ryż surowy	7.169	306
owoce świeże	1.366	938
owoce suszone	428	524
kons. owocowe	3	18
orzechy i migdały	9	6
kawa	709	150
herbata	120	135
kakao	643	269
korzenie	75	102
rośliny, mater. rośl. trzcina	107	75
żywica	397	673
śledzie świeże	421	161
śledzie solone	5.311	1.480
rudy różne i wypałki piryt.	10.811	3.444
oleje	143	194
smoła i smary	2	7
asfalt	584	184
tłuszcze i oleje roślinne	559	259
tłuszcze zwierzęce surowe	1.451	495
tran	494	483
napoje alkoholowe	57	16
tytoń	107	112
siarka	181	467
przetwory chemiczne	239	193
farby	26	49
garbniki	1.530	1.204
fosforyty	11.197	—
żużle Thomasa	9.700	1.500
sól potasowa	—	3.250
skóry	3.810	2.276
wełna	1.221	1.026
odp. wełny	111	64
przędza wełniana	35	32
bawełna	4.883	7.001
odp. bawełny	213	58
przędza bawełniana	211	110
len, konopie, sizal i in. wł.	63	75
juta	1.675	771
szmaty	1.893	1.017
kauczuk	711	478
wyr. gumowe	67	75
papier	1.579	1.589
papa, tektura	11	25
celuloza	719	928
żelazo surowe	532	124
metale różne	237	337
złom żelazny	35.851	24.653
miedź	899	1.073
cyna	148	32
cynk	—	19
wyroby żelazne i metalowe	303	393
maszyny, aparaty i części	364	258
części wagonów i lokomotyw	376	953
samochody, motocykle i cz.	53	91
różne	3.430	2.650
Razem	115.315	64.623

Wywóz zamorski w mies. wrześniu r. b. (539.563 ton) wykazuje nieznaczny 0,6%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. sierpniem b. r. (543.147 ton) oraz nieco poważniejszy 6,2%-owy spadek w stosunku do mies. września 1935 r. (575.213,7 ton). Spadek ten w porównaniu z ub. miesiącem sierpniem podobnie jak i w szeregu podobnych wypadków spowodowała przede wszystkim grupa wytworów pochodzenia mineralnego, jak węgiel eksportowy i bunkrowy. Dotychczasowe rezultaty w eksporcie węgla przez port gdyński (za 9 miesięcy r. b.) w porównaniu z rokiem ubiegłym są nader słabe.

Spadek eksportu węgla w okresie od m. stycznia do m. września wł. bieżącego roku w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wyniósł w liczbach absolutnych 189.367 ton, wykazując przeszło 5%-owy spadek. Ostra konkurencja węgla niemieckiego spowodowała poważny spadek wywozu do Norwegii i Danii.

Rok sprawozdawczy przynosi poważny spadek wywozu węgla do Włoch. Zawarte niedawno nowe porozumienia z Monopolem Węglowym we Włoszech mają zwiększyć ten wywóz. Wywóz węgla eksportowego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 394.521 ton (419.465 ton) oraz węgla bunkrowego 32.412 ton (34.253 ton). Poza grupą mineralną uległy obniżce pozycje: ryżu — 260 ton (2.435 ton), słodu — 855 ton (1.462 ton), szynki i inne peklowane — 40 ton (373 ton), jaja — 1.623 ton (2.579 ton), makuchy — 356 ton (598 ton), wytłoki buraczane — 434 ton (973 ton), mączka kostna — 102 ton (607 ton), sól potasowa — 200 ton (1.910 ton), tkaniny — 750 ton (831 ton), bale i słupy — brak (888 ton), żelazo surowe — 823 ton (881 ton), żelazo handlowe — 6.865 ton (9.007 ton), cynk — 1.181 ton (1.713 ton), oraz blacha cynkowa — 467 ton (755

ton). Spadek wywozu powyższych pozycyj, odbywający się w granicach wahań miesięcznych nie powinien budzić większych zastrzeżeń.

Szereg natomiast pozostałych pozycyj wywozu wykazuje wzrost i tu należą: mąka ryżowa — 850 ton (331 ton), strączkowe — 90 ton (31 ton), nasiona i rośliny — 263 ton (20 ton), drób i inne ptactwo — 213 ton (24 ton), masło — 1.657 ton (1.185 ton), cement — 1.156 ton (660 ton), sól — 440 ton (brak), koks — 27.145 ton (22.263 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 605 ton (338 ton), przetwory mięsne — 1.404 ton (1.101 ton), cukier — 13.839 ton (616 ton), napoje alkoholowe — 18 ton (2 ton), otręby — 409 ton (brak), saletra — 511 ton (brak), bawełna i odpadki — 89 ton (46 ton), drzewo tarte — 28.200 ton (25.187 ton), wyroby z drzewa — 981 ton (427 ton), klepki — 156 ton (brak), dykty i forniery — 1.443 ton (1.421 ton), meble gięte — 469 ton (418 ton), wyroby koszykowe — 148 ton (84 ton), papa i tektura — 251 ton (236 ton), celuloza — 1.024 ton (789 ton), szyny kolejowe — 2.065 ton (brak), oraz rury żeliwne i stalowe — 1.799 ton (1.753 ton). Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny wzrost wywozu cukru. Nie zmieni to zresztą bardzo poważnego spadku wywozu cukru w okresie trzech pierwszych kwartałów r. b. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego. Podkreślić należy dobrze rozwijający się eksport tarcicy oraz szeregu wyrobów z drzewa.

W miesiącu sprawozdawczym wznowiony został eksport szyn kolejowych. Pozostałe pozycje nie wykazują większych zmian.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w porcie gdyńskim w m. wrześniu r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Wrzesień 1936 r.	Wrzesień 1935 r.
Zboże	—	16
strączkowe	90	5
mąka ryżowa	850	400
mąka	50	25
mąka pastewna	857	102
ryż	260	15
słód	855	978
owoce świeże	31	—
kons. owocowe	17	3
nasiona i rośliny	263	73
szynki i inne peklowane	40	89
bekony	1.447	2.071
drób i inne ptactwo bite	213	58
jaja	1.623	3.126
masło	1.657	744
cement	1.156	1.404
sól	440	75
węgiel eksportowy	394.521	439.185
węgiel bunkrowy	32.412	28.195
koks	27.145	24.444
oleje i parafina	12	1
tłuszcze zwierzęce	605	138
przetwory mięsne	1.404	381
cukier	13.839	8.133
napoje alkoholowe	18	6
spirytus	3	—
makuchy	356	1.260
otręby	409	—
wytłoki buraczane	434	452
soda	7	602
salmiak	38	11
karbid	129	305
farby	3	4
mączka kostna	102	—
biel cynkowa	351	303
sól potasowa	200	200
saletra	511	5
skóry	70	55
tkaniny	750	517
bawełna i odpadki	89	150
bale i słupy	—	1.907
drzewo tarte	28.200	30.178
wyroby z drzewa	981	454
klepki	156	345
dykty i forniery	1.443	1.394
meble gięte	469	387
wyroby koszykowe	148	27
papier	500	1.210
papa i tektura	251	112
celuloza	1.024	969
żelazo surowe	823	—
żelazo handlowe	6.865	6.092
metale różne	1	—
wyroby żelazne i metalowe	2.225	1.143
szyny kolejowe	2.065	3.984
rury żeliwne i stalowe	1.799	2.503
cynk	1.181	1.225
blacha cynkowa	467	377
różne	7.707	9.376
Razem	539.563	575.214

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. — Przyszło bowiem 419 (430) statków o pojemności 405.747 n. r. t. (464.864 n. r. t.), wyszło zaś 421 (403) statków o pojemności 410.545 n. r. t. (427.764 n. r. t.).

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Dania — 3, Niemcy — 4, Anglia — 5, Norwegia — 6, Stany Zjednoczone Am. P. — 7, Finlandia — 8, Grecja — 9, Francja — 10, Włochy — 11, i t. d., wykazując przegrupowanie Szwecji z 2-go miejsca (w sierpniu) na 1-sze (we wrześniu), Polski z 1-go na 2-gie (we wrześniu), Danii z 4-go na 3-cie, Niemiec z 5-go na 4-te, Anglii z 3-go na 5-te i t. p. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. — Ogółem reprezentowane były bandery 16 (18) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu r. b. wyniósł 968,3 (1.081,1) n. r. t.

Średnia ilość statków, zawijających do portu gdyńskiego we wrześniu r. b. wyniosła 44 (36).

Średni postój statków w porcie wyniósł: 51.5 godzin (51.2).

Ruch statków w mies. sprawozdawczym ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	57	62.753	58	66.048
W. M. Gdańsk	1	938	2	1.540
Anglia	17	33.427	18	35.089
Dania	63	53.431	59	49.459
Estonia	10	3.513	14	6.198
Finlandia	22	21.127	21	19.619
Francja	4	14.668	4	14.668
Grecja	10	19.837	10	20.100
Holandia	15	7.451	18	9.118
Łotwa	5	4.464	6	4.894
Niemcy	56	38.805	54	36.154
Norwegia	38	31.611	38	32.552
Stany Zjedn. Am. P.	9	28.283	9	28.283
Szwecja	106	71.537	103	70.551
Włochy	4	12.854	5	13.224
Islandia	2	1.048	2	1.048
Razem	419	405.747	421	410.545

Ruch pasażerów w miesiącu sprawozdawczym osłabł bardzo poważnie. Zmniejszenie to spowodowane zostało zakończeniem sezonu wycieczek morskich. Przyjechało bowiem 790 osób (5.182), w tym z: Anglii — 246, Belgii — 32, Danii — 59, Estonii — 1, Finlandii — 35, Francji — 65, Hiszpanii — 7, Holandii — 14, Niemiec — 14, Norwegii — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 279, Szwecji — 33, Z. S. R. R. — 2, oraz via W. M. Gdańsk — 1.

Wyjechało zaś 2.336 osób (4.958), w tym do: Anglii — 277, Argentyny — 4, Belgii — 1, Brazylii — 887, Danii — 10, Finlandii — 2, Francji — 306, Holandii — 2, Niemiec — 6, Norwegii — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 821. Szwecji — 10 oraz Z. S. R. R. — 5 osób.

NOWA FIRMA MAKLERSKA W GDYNI.

W tych dniach powstała w porcie gdyńskim nowa polska firma maklerska pod nazwą: „Oceaniczna Agencja Okrętowa" — Ocean Shipping Agency — Sp. z ogr. odp. w Gdyni. Kierownikiem nowopowstałej firmy został p. Jerzy Krajewski, znany na gruncie gdyńskim specjalista w sprawach maklerskich.

Firma ta objęła agenturę szwedzkiego towarzystwa żeglugowego „Rederiaktiebolaget Nordstjernau" w Sztokholmie, znanego pod nazwą „Johnson Line", która utrzymuje regularną komunikację okrętową, dwa razy w miesiącu, z Gdyni do portów Argentyny (Buenos Aires), Brazylii (Rio de Janeiro, Santos) i Urugwaju (Montewideo). Ponadto linia „Johnson Line" utrzymuje także regularną komunikację okrętową z portów szwedzkich do portów Columbii, Ameryki Środkowej i Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej. Statki tej linii zachodzą w miarę potrzeby również do portu gdyńskiego.

KURSY JĘZYKA WŁOSKIEGO W GDYNI.

Zarząd Komitetu Polonia—Italia organizuje w bieżącym roku następujące kursy języka włoskiego:

Kurs dla początkujących — 2 razy tygodniowo
Kurs średni — 2 razy tygodniowo
Kurs dla zaawansowanych (konwersacja) — według umowy.

Kursy prowadzić będzie p. Carlo Massolo.

Opłaty:

za kurs elementarny zł 10,— miesięcznie
za kurs średni — zł 10,— miesięcznie
za kurs konwersacji — warunki zależnie od liczebności grupy.

Zgłoszenia przyjmuje sekretarz Komitetu telefonicznie (tel. 29-71) codziennie między godziną 8—15, lub osobiście w lokalu Komitetu ul. Sienkiewicza 6.



SYTUACJA ŻEGLUGI BRYTYJSKIEJ.

P. H. M. Clemison, główny kierownik Izby Żeglugowej na rocznej konferencji Izb Handlowych w Liverpool oświadczył, że żegluga brytyjska nadal pozostaje w ciężkiej sytuacji. Mówca stwierdził fakt pomocy, opartej o akt parlamentu, okazanej w zasadzie na budowę „Queen Mary" i również na jej „sister-ship". jeszcze nawet niezamówionego, oraz na asekurację tych jednostek. Prócz tego na dwa lata parlament okazał małą subwencję dla żeglugi trampowej. Zachęceni tym armatorzy ożywili swe przedsiębiorstwa, pobudowali nowe statki i udzielili zamówień stoczniom na dalsze jednostki.

Jednak, w oczach mówcy, głównym niebezpieczeństwem było nadal intensywne organizowanie się innych marynarek na podstawach państwowego handlu i państwowej kontroli. Pomoc innych państw dla swej żeglugi została wzmocniona: wszędzie kierowano się zasadami nacjonalizmu. Nawet umowa z Sowietami nie przyniosła skutku, gdyż chociaż w roku 1934 ilość frachtów brytyjskich w handlu sowieckim zwiększyła się, to jednak w roku 1935 w handlu drzewem tonaż brytyjski tracił coraz bardziej ten rynek i w pierwszej połowie 1936 r. brytyjska żegluga w praktyce całkowicie go utraciła. Liniowa żegluga pomiędzy Anglią a Rosją była niegdyś w 100% angielską, obecnie Rosja całkowicie wyłączyła banderę brytyjską z tych linij.

W Danii system kooperatywnej kontroli eksportu rolniczego doprowadził do utraty sporej części duńskich frachtów eksportowych.

W handlu Indyj i Dalekiego Wschodu odczuwała się dotkliwie konkurencja statków japońskich, niemieckich i włoskich, budowanych przy tej lub innej formie poparcia państwowego. Jeszcze niedawno Japonia, której proporcja tonażu własnego do tonażu światowego już jest dwa razy większa od stosunku handlu własnego do handlu światowego, zapowiedziała państwową pomoc na budowę nowego tonażu.

Mówca wskazał, że własnymi siłami brytyjska żegluga rywalizować nie może, to znaczy żegluga angielska oczekuje dalszej pomocy dla trampów (oznacza to w pierwszym rzędzie poparcie dla stoczni okrętowych) — oraz zapewnienia brytyjskich przewozów dla brytyjskiej bandery, jak i zapewnienia przewozów dla brytyjskich statków przy zawieraniu umów handlowych z innymi państwami.

O tej właśnie stronie polityki żeglugowej — uwzględnienie interesów żeglugi przy zawieraniu umów handlowych, mówił jeszcze na konferencji jesiennej brytyjskich Izb Handlowych w Cardiff Sir Geoffrey Clarke.

ROZBIEŻNE SKUTKI DEWALUACJI W HOLANDII.

Holenderska dewaluacja w kołach żeglugowych i portowych została przyjęta nie bez zastrzeżeń. Najlepiej jeszcze wychodzą porty, których opłaty automatycznie się obniżyły, przez co zawijanie do portów Holandii stało się atrakcyjniejsze dla statków i zwiększyła się zdolność konkurencyjna z sąsiednimi obcymi portami. Oczekiwana jest przeto zwyżka obrotów tak tonażu okrętowego, jak i towarów w portach.

Żegluga mniej już zyska na dewaluacji, gdyż chociaż zostaną wyrównane straty na inkasowaniu papierowych funtów przy równoczesnych wydatkach w guldenach złotych, to jednak nabywcza siła guldena na rynku międzynarodowym się zmniejszyła. Najmniej różowo patrzy na sprawę holenderski przemysł budownictwa okrętowego, już pracujący od pół roku całą parą. Wprawdzie wydatki na pracę się obniżyły, (ażeby później stopniowo wzrastać), jednak bardzo obszerne dla stoczni holenderskich zakupy materiałów za granicą — staną się uciążliwsze wobec zmniejszenia siły nabywczej guldena.

WPŁYW DEWALUACJI NA STAN ŻEGLUGI FRANCUSKIEJ.

Mimo, iż dotąd sądzono, że dewaluacja franka podziała nader ożywczo na francuską żeglugę, obniżając jej koszty własne, obecnie zdania są w tej sprawie podzielone. Trampy niewątpliwie skorzystają z dewaluacji, gdyż wpływy zostaną na dawnym poziomie, wydatki się obniżą. Z liniowców — dalekie linie zarobią, bliskie natomiast, obsługujące przeważnie francuskie porty — stracą. Straty poniosą linie Francja — Afryka Północna, jako mające wpływy we frankach francuskich.

OBNIŻKA OPŁAT PORTOWYCH W AMSTERDAMIE.

Zarząd portu amsterdamskiego, idąc za przykładem portu w Rotterdamie, obniżył wszystkie opłaty, pobierane od statków morskich również o 28%.

Powodem obniżenia opłat portowych w obydwu portach holenderskich jest silna konkurencja portu antwerpijskiego. Zarządy obu portów uważają, że tą drogą uda się portom pokonywać, dającą się mocno we znaki, konkurencję portu w Antwerpii.

PRZED OTWARCIEM PIERWSZEGO WOLNEGO PORTU STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

Dnia 1 listopada zostanie otwarta na Staten Island, New York pierwsza wolna strefa Stanów Zjednoczonych, administrowana na zasadach ustaw federalnych. Koszty przystosowania 8-akrowego terenu wyniosą 1 mil. dolarów, korzyści dla zainteresowanych usprawiedliwają jednak ten wysoki wydatek. Towary będą mogły tu być przepakowywane i załadowane z powrotem na statki, w minimalnym czasie i najmniejszym wysiłkiem, stosownie do wymagań nowego przeznaczenia i nowych odbiorców, bez jakichkolwiek komplikacyj i zwłok wywołanych przez odprawę celną.

Zaznaczyć wypada, że Ameryka jest pod tym względem ogromnie spóźniona w stosunku do Europy, gdzie od dziesiątków lat istnieją w licznych portach strefy wolnocłowe.

Tendencja Stanów Zjednoczonych do wciągnięcia się znów w większym stopniu do handlu międzynarodowego zapewnia ogromne powodzenie nowojorskiej strefie wolnocłowej, jak i strefom w innych portach Stanów, których powstanie już jest zapowiedziane.

KTO PONOSI STRATY Z ZAJĘCIA LINII NABRZEŻA: ARMATOR CZY EKSPEDYTOR?

W jednym z małych portów zachodniobałtyckich statek miał wyładować 55 ton jęczmienia, w myśl charteru (umowy frachtowej) „tak prędko jak możliwe, stosownie do zwyczaju miejscowego". Statek, mający trzy luki, stanął do nabrzeża wskazanego przez odbiorców, dla wyładunku. Okazało się, że można wyładowywać tylko z dwu względnie z jednej ładowni na raz, wobec krótkości przystani. Wyładowywanie przez to przewlokło się do sześciu dni i przestojowe (demurrage) wyniosło za 3 doby i 22 godz. £ 49 1/9. Spór oddany został Duńskiemu Obronnemu Związkowi Armatorów. Skończyło się ugodowym pokryciem £ 30 zamiast obliczonego przestojowego ok. £ 50, przez wyładowcę na rzecz armatora.

PIERWSZY MOTOROWIEC BEZ STERU.

W tych dniach spuszczony został na wodę na stoczni Unterweser A. G. w Wesermünde-Lehe pierwszy statek silnikowy, nie mający w ogóle steru. Zaopatrzony on jest w śmigę wynalazku austriackiego konstruktora p. Schneidera, rozwiniętego następnie przez inżynieryjną firmę J. M. Voigh w Heidenheim, Würtembergia. Statek nazywa się „Makrele"; przedtem został zbudowany mniejszy holownik „Habicht", który potwierdził praktyczność wynalazku.

Śmigło popędowe nowego typu przedstawia się jako 6 prostych skrzydeł wystających niezwiązanym ze sobą wieńcem; pionowo w dół z wychyłu rufowego statku. Osadzone są te pojedyńcze śmigła (6 lub też 4) tuż przy obwodzie tarczy obrotowej, okrągłej, wbudowanej w wychył rufy na płasko, jak tarcza obrotowa kolejki na skrzyżowaniu torów. Każde ze śmigieł wystających z tej tarczy obraca się swobodnie dokoła swej osi, lecz ruchy te wspólnie reguluje mechanizm znajdujący się nad tarczą, w okręcie. Tarcza wiruje wraz ze śmigłami, a oprócz tego można tak manipulować przy pomocy mechanizmu „sterowego" wszystkimi śmigłami równocześnie pod względem kąta ich nastawienia, że przy wirowaniu otrzymuje się nie tylko nastawianie na „naprzód" i „wstecz" o rozmaitej równocześnie mocy, ale i od pozycji „prawo na burtę" do pozycji „lewo na burtę" ze wszystkimi odcieniami szybkości skrętu. I to wszystko przy jednostajnym, równomiernym biegu naprzód nierewersywnego najprostszego motoru.

Zalety takiego śmigła są oczywiste nie tylko tam, gdzie często wypada zmieniać bieg, jak w porcie, lecz również na pełnym morzu, gdy motor może pracować przy stałej ilości obrotów, a spotykana większa fala może być przezwyciężana przez samo sterowanie „na mały bieg".

Również przy holowaniu, w razie rozwinięcia i udoskonalenia tego rodzaju śmigła opóźnienia luzującego przejścia na mniejszą szybkość lub naciągającego hol przejścia na większą szybkość można uniknąć niemal zupełnie. Należy odczekać dalszych doświadczeń z tym ciekawym wynalazkiem.

NOWE RADIOBAKI FINLANDII.

W budżecie przyszłorocznym Finlandii przewidziane są kwoty na instalacje dwu nowych radiobak dla potrzeb żeglugi handlowej przy brzegach fińskich. Jedna stanie przy latarni Grahara przed Helsinkami i będzie służyć przede wszystkim dla statków zawijających do stolicy Finlandii. Druga stanie na wyspie Rödhamn (wyspy Alandzkie).

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

STOSOWANIE ZNIŻONYCH STAWEK CELNYCH PRZY IMPORCIE BAWEŁNY PRZEZ PORTY POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO.

Zarządzeniem z dn. 12. IX. 1936 r. L. D. IV 11137/2/36 Ministerstwo Skarbu upoważniło urzędy celne I klasy do stosowania przy odprawie celnej towarów, objętych punktem 1, poz. 606 tar. celn. przywozowej (surowa bawełna i odpadki), zniżonych stawek celnych, przewidzianych w uwadze do p. 1 wspomnianej poz. 606 taryfy celnej, na podstawie zaświadczeń, wydawanych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu.

W celu uzyskania zaświadczenia na zastosowanie zniżonej stawki celnej zainteresowane osoby i przedsiębiorstwa powinny wystąpić z odpowiednim podaniem do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w trybie, wymaganym przez to Ministerstwo. W przypadku uwzględnienia podania Ministerstwo Przemysłu i Handlu będzie przesyłało zaświadczenie bezpośrednio właściwemu urzędowi celnemu, a odpis tego zaświadczenia zainteresowanej firmie względnie osobie do wiadomości. Osoby i przedsiębiorstwa, sprowadzające towar na podstawie wymienionych zaświadczeń Ministerstwa Przem. i Handlu, obowiązane są do ścisłego przestrzegania wszelkich warunków, wymienionych zarówno w tych zaświadczeniach, jak i we wskazanym na wstępie zarządzeniu Ministerstwa Skarbu. Zaświadczenia Ministerstwa Przemysłu i Handlu na zastosowanie zniżonych stawek celnych zastępują przewidziane w uwadze do p. 1 poz. 606 taryfy celnej przywozowej pozwolenia Ministra Skarbu wobec czego, wszelkie przepisy celne i zarządzenia Ministerstwa Skarbu, normujące

postępowanie urzędów celnych i dyrekcyj ceł w zakresie pozwoleń Ministra Skarbu na zastosowanie przewidzianych w taryfie celnej przywozowej zniżonych stawek celnych lub zwolnień od cła — mają analogiczne zastosowanie w odniesieniu do tych zaświadczeń.

Przy zgłoszeniu towaru do odprawy celnej z zastosowaniem zniżonej stawki celnej strona obowiązana jest złożyć urzędowi celnemu pisemne oświadczenie osoby lub firmy, wymienionej w zaświadczeniu Ministerstwa Przemysłu i Handlu, stwierdzające, że przepisy zarządzenia Ministerstwa Skarbu są jej znane i że zobowiązuje się do ich przestrzegania.

W myśl tego zarządzenia sposób zużycia towarów z p. 1, poz. 606 tar. celn., sprowadzanych na podstawie zaświadczeń Min. Przemysłu i Handlu, nie podlega kontroli celnej, ani też specjalna opłata za kontrolę celną nie będzie pobierana. Ministerstwo Skarbu może jednak dla sprawdzenia, czy zainteresowane osoby i przedsiębiorstwa stosują się do warunków, określonych w zaświadczeniach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, zarządzać w poszczególnych przypadkach i w dowolnym czasie na koszt strony dodatkową kontrolę celną. W przypadku, gdy zostanie stwierdzone na podstawie takiej kontroli, że osoby względnie przedsiębiorstwa nie zastosowały się do warunków, określonych w zaświadczeniach Min. Przemysłu i Handlu, wówczas zostanie ściągnięta różnica należności celnych między cłem normalnym i ulgowym, niezależnie od unieważnienia niewykorzystanego jeszcze zaświadczenia i wdrożenia postępowania karno-skarbowego.

Poza tym po wydaniu towaru do wolnego obrotu dodatkowe stosowanie zniżonych stawek celnych na podstawie zaświadczeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu nie jest dozwolone.

EKSPORT POLSKI NA TLE KONIUNKTURY RYNKOWEJ W WIELKIEJ BRYTANII. —

Znaczne polepszenie koniunktury zbytu na rynku brytyjskim nie zostało wykorzystane dostatecznie przez eksport polski. Z jednej strony działały takie czynniki, jak kwestia cen i silna konkurencja różnych państw na rynku londyńskim, dalej wyższy niejednokrotnie dla Polski koszt frachtu. W niektórych wypadkach produkcja polska była ilościowo niedostateczna, by wejść na rynek angielski, względnie wobec dobrej koniunktury na rynku wewnętrznym dla danego artykułu, producent polski nie przejawiał zainteresowania dla eksportu. Z drugiej jednak strony pewną rolę odegrał również brak przygotowania technicznego oraz brak zmysłu organizacyjnego u naszych eksporterów, a niekiedy i pewna opieszałość, która powodowała, że mimo najdalej idącej pomocy i wysiłków ze strony placówek polskich, mimo sprzyjających warunków naturalnych, eksporter nie zdołał transakcji przeprowadzić.

Rynek angielski, wciąż jeszcze bardzo konserwatywny w swych wymaganiach i metodach handlu, stawia pewne żądania co do „standartów" zarówno w odniesieniu do gatunku towaru, jak i w odniesieniu do opakowania i metod dostawy. Wymagania te nie zawsze były przestrzegane przez eksporterów polskich, którzy nie doceniali ich znaczenia, zwłaszcza gdy chodziło o artykuły drobne, lekceważyli sobie te szczegóły, nie zdając sobie sprawy, że wobec dużej chłonności rynku angielskiego, artykuł pozornie drobny, o ile zostałby dobrze wprowadzony, mógłby z czasem stać się przedmiotem znacznych obrotów. Te właśnie momenty „standartowe" utrudniły w znacznym stopniu import takich artykułów, jak pierze i puch, włosie i sierść, skórki gęsie, obcasy drewniane, fasola.

Dalej brak przygotowania naszych eksporterów do produkcji masowej w zakresie artykułów drobnych sprawiał, iż ciągłość dostaw była częstokroć zachwiana. Na rynku angielskim artykuł raz wprowadzony musi mieć zapewnioną ciągłość w dostawach. Importer angielski nie jest zwolennikiem transakcyj dorywczych, zwanych na rynku „job lots", gdyż transakcje takie uważane są jako nienormalne, wpływają one ujemnie na całokształt handlu danym artykułem importowym, a przede wszystkim na kształtowanie się cen. Niestety eksporterzy polscy (przeważnie pośrednicy) dość często przeprowadzali podobne transakcje, nie troszcząc się o dalszy rozwój eksportu danym artykułem, który też z powodu tego rodzaju metod zostawał na rynku zdyskredytowany. Te metody odbiły się ujemnie na imporcie takich artykułów jak ziemniaki, szmaty, odpadki włókiennicze, skóry surowe, owoce. Dotyczyło to również do niedawna jeszcze wszystkich drobnych artykułów produkcji rzemieślniczej i chałupniczej.

Poważna przeszkoda w normalnym rozwoju importu pewnych artykułów na rynek angielski była niezdrowa konkurencja eksporterów polskich między sobą, konkurencja doprowadzająca do wzajemnego podcinania cen i dyskredytowania handlu polskiego w oczach kupiectwa angielskiego. Te same metody doprowadziły w szeregu wypadków do zahamowania pomyślnie rozwijającego się eksportu.

Usunięcie tych niedomagań leży w interesie dalszego eksportu polskiego do Anglii, który winien starać się opracowywać należycie możliwości odbiorcze rynku.

Import polski do W. Brytanii kształtował się według statystyk angielskich w sposób następujący:

Porównanie za I półrocze:

1933	1934	1935	1936
£ 2.954.000	£ 3.582.427	£ 3.006.000	£ 4.499.000

Pomimo ograniczenia kontyngentu na bekon, wywóz polski do W. Brytanii wykazuje od r. 1933 stały wzrost. Wzrost ten spowodowany został w pierszym rzędzie zwiększeniem sie importu artykułów masowych (drzewo, dykty, masło, smalec, szynki w puszkach etc.), jak również w pewnym stopniu dostawami artykułów drobniejszych, stanowiących mniejsze pozycje w bilansie handlowym.

Konsulat Gen. R. P. w Londynie.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH NA CEJLONIE.

Mimo, że Cejlon jest krajem rolniczym o bogatej florze, to jednak jego zapotrzebowanie na drewno pokrywane jest niemal całkowicie importem zagranicznym. Cejlon importuje różne gatunki drewna.

Większa część dostaw podkładów kolejowych pochodzi z Australii, przy czym przemysł krajowy zaspakaja w małym stopniu istniejące zapotrzebowanie z drzewostanu własnego z północnej, suchej części kraju. Ponieważ jednak nie prowadzono akcji zalesienia wyrabanych połaci drzewem, a gospodarka drzewna miała charakter rabunkowy, nie ma widoków na uzupełnienie własnych zapasów drewna zdatnego do wyrobu podkładów. Australia jako kraj imperialny, korzystający z taryfy preferencyjnej, a z drugiej strony z tanich frachtów morskich, będzie nadal zajmować stanowisko uprzywilejowane w dostawach podkładów.

Do wyrobu kompletów skrzynkowych nadaje się drewno miękkie i dykty. Skrzynki te używane są na Cejlonie do przewozu herbaty, kauczuku i suszonych orzechów kokosowych. Dawniej pewien procent skrzynek wytwarzany był na miejscu z pewnych gatunków drewna krajowego, które mimo przykrego zapachu w stanie surowym nadawało się po przeróbce do przewozu kauczuku. Jednak przemysł ten także słabnie, nie wytrzymując konkurencji z wielu powodów. Głównym z nich są stosunkowo niskie ceny japońskiej „Momi" i ogołocenie drzewostanów przy jednoczesnym braku akcji zalesiania. W poważnym stopniu ogołocenie lasów przypadało na początkowy okres rozwoju przemysłu kauczukowego na Cejlonie około 30 lat temu.

Większa część lasów o gatunkach drewna miękkiego rośnie na Cejlonie w okolicach nizinnych wilgotnych, które są jednocześnie właściwym terenem uprawy kauczuku. 800 tys. akrów tych obszarów znajduje się obecnie pod uprawą kauczuku. Cyfra ta wskazuje jednocześnie, o jaki obszar został zmniejszony drzewostan nizinny Cejlonu.

Dalszy etap niszczenia lasów spowodowany był polityką rolną, mającą na celu parcelację terenów dżungli między małych posiadaczy gruntu. Ten stan rzeczy powoduje, że Cejlon zmuszony będzie importować przez 50 lat drewno do wyrobu skrzynek z krajów zamorskich.

Z całej sumy importu kompletów skrzynkowych, wynoszącej w r. 1935 — 2.456.587 rupii, na Polskę przypada tylko 120.417 rupij (blisko 250.000 zł). Łotwa, Japonia, a nawet Estonia, każdy z tych krajów oddzielnie, dostarczały więcej od Polski. W pierwszym zaś rzędzie wśród dostawców stoi Finlandia z sumą 1.007.660 rupij.

Polski eksport tego artykułu do Cejlonu odbywał się za pośrednictwem Londynu, głównie wobec tendencji polityki brytyjskiej do pośredniczenia w tym handlu. Stan taki zmniejsza oczywiście opłacalność dostaw, wobec czego byłoby bardzo pożądanym nawiązanie bezpośredniego kontaktu z odbiorcami cejlońskimi.

Konsulat R. P. w Colombo.

DOSTAWY ZIEMNIAKÓW DO ARGENTYNY.

Import ziemniaków do Argentyny jest zmienny i uzależniony od wyniku zbiorów krajowych. Gwałtowny wzrost importu w bieżącym sezonie, który kończy się w początkach grudnia r. b., został spowodowany specjalnym nieurodzajem. Jakie będą zbiory ziemniaków w następnym sezonie, rozpoczynające się właśnie w początkach grudnia, nie można obecnie przewidzieć, a w związku z tym brak jest elementów do oceny warunków importu w dalszych miesiącach.

Wahania rozmiarów importu ziemniaków obrazują poniższe cyfry:

	Import w kilogramach	Import w pes. arg.
1930 r.	15.172.545	971.043
1931 r.	489 173	31.307
1932 r.	1.904.780	297.059
1933 r.	10.790.841	1.569.577
1934 r.	175.733	25 561
1935 r.	863.698	125.629
I półrocze 1935 r.	57.234	8.325
I półrocze 1936 r.	11.546.990	1.679.990

5 KURS EKSPORTOWY PRZY ŚWIATOWYM ZWIĄZKU POLAKÓW Z ZAGRANICY.

Wzorem lat ubiegłych przystąpił światowy Związek Polaków z Zagranicy do zorganizowania w roku bieżącym V Kursu Eksportowego. Kurs ten przeznaczony jest dla ludzi pragnących poświęcić się pracy w handlu zagranicznym, w szczególności eksportowym i ma na celu udzielenie im tych wiadomości praktycznych, które w obecnych warunkach handlu międzynarodowego w tej dziedzinie okazują się niezbędne.

W organizacji Kursu współdziałają Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Państwowy Instytut Eksportowy, Związek Izb Przemysłowo - Handlowych, Zgroma-

dzenie Kupców m. st. Warszawy, Stowarzyszenie Kupców Polskich, Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego oraz szereg innych organizacyj i instytucyj. Zapisy na V Kurs Eksportowy przyjmować będzie Światowy Związek Polaków z Zagranicy — Warszawa, Mazowiecka 1, w dn. 19—21 października r. b., w godz. od 17—19-ej.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 17 DO 27 WRZEŚNIA 1936 ROKU.

AUSTRALIA. Z dn. 11 ub. m. obniżony został t. zw. podatek od sprzedaży z 5 proc. na 4 proc. od wartości wwożonego towaru.

BUŁGARIA. Dn. 31 sierpnia ogłoszono zniżkę cła na filce wszelkiego rodzaju.

Papier t. zw. pergaminowy i celofan zwolnione zostały od cła za wyjątkiem 5 proc. opłaty ad valorem, o ile są wwożone celem powrotnego eksportu w postaci opakowań drobiu bitego, względnie owoców.

Z dn. 1 ub. m. weszły w życie zmiany opłat względnie ceł od soli, benzyny oraz gwoździ.

CHILE. Komisja Kontroli Dewiz, w ślad za swym postanowieniem ustalającym kurs maksymalny dewiz dolarowych i funtowych pochodzących z eksportu, wydała rozporządzenie, że wszystkie takie dewizy winny być w Komisji zgłaszane. Dewizy te będzie Komisja Kontroli Dewiz na tej podstawie przydzielać importerom po oznaczonym kursie.

CZECHOSŁOWACJA. Ukazało się wyjaśnienie w sprawie opłat pobieranych przy wwozie, które winny być wliczone do wartości towaru stanowiącej podstawę poboru wwozowego podatku obrotowego.

DANIA. Z dn. 19 ub. m. nastąpiła bardzo znaczna zniżka niektórych opłat zbożowych.

EKWADOR. Maszyny do wyrobu rur i płyt zwolnione zostały od cła.

Ukazało się rozporządzenie wykonawcze do ustawy o kontroli dewiz. W myśl rozporządzenia zostanie utworzona Centrala Nadzoru przy Banku Centralnym oraz Komisje Nadzoru na prowincji. Instytucje te będą badać i wydawać pozwolenia zarówno na wywóz jak i na przywóz. Każdy eksporter otrzymujący pozwolenie wywozu musi odstąpić Bankowi Centralnemu całą sumę dewiz uzyskanych z eksportu. Natomiast pozwolenie importowe zapewnia importerowi otrzymanie przydziału dewiz na pokrycie należności w pełnej wysokości. Pozwolenia przywozowe wydawane będą przede wszystkim dla towarów niezbędnych dla życia gospodarczego kraju i z krajów, które nie czynią trudności dla importu z Ekwadoru. Pozwolenia przywozowe dla towarów pochodzących z Europy będą ważne 180 dni. Przy udzielaniu pozwoleń przywozu będzie brany pod uwagę przeciętny import ostatnich 4 lat. Należności w stosunku do zagranicy powstałe przed dniem 30. VII. 36 winny być zgłoszone Centralom Nadzoru; likwidacja ich nastąpi przez przydział dewiz co miesiąca. Próbki bez wartości nie wymagają pozwoleń przywozu.

FRANCJA. Brykiety węglowe dostarczone kolejom zwolnione zostały z opłaty kontyngentowej.

Dn. 8 b. m. ukazał się okólnik w sprawie taryfikacji papryki w proszku.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Afryka Zachodnia.** System kontyngentowania przywozu niektórych artykułów w koloniach francuskich Wybrzeże Kości Słoniowej i Dahomej zostanie zniesiony z dn. 1. XI. 1936 i od tej daty import wszelkich towarów zagranicznych do tych kolonij będzie zupełnie wolny.

Cło na dętki zostało podwyższone w posiadłościach francuskich na Morzu Południowym.

Nowa Kaledonia. Władze metropolitalne wyraziły zgodę na pobieranie dodatku do cła od importowanych kartofli.

Tunis. Z dn. 1 b. m. obowiązują nowe stawki celne na piretrum.

GRECJA. Rozporządzenie z 9 ub. m. włącza sodę zwykłą do towarów listy B (wwóz kompensacyjny) zaś sodę kaustyczną do towarów listy C (ilościowo kontyngentowane). Jednocześnie cegły ogniotrwałe zostały zwolnione od ograniczeń kontyngentowych tj. przeniesione na listę A.

HOLANDIA. Z dn. 1 ub. m. uległ skontyngentowaniu wwóz wanien emaliowanych.

INDIE BRYTYJSKIE. Sprzęt mleczarski, za wyjątkiem osobno wymienionego, został zwolniony od cła.

IRAN. W drugiej połowie sierpnia ogłoszone zostały nowe przepisy importowe, utrudniające znacznie przywóz towarów zagranicznych.

KOLUMBIA. Ukazał się dekret wprowadzający liczne zmiany stawek i przepisów celnych.

MEKSYK. Wwóz maszyn, urządzeń, materiałów i części akcesoryjnych, które mają być użyte przez zakłady wodne — został zwolniony od cła.

NIEMCY. Z dn. 1 b. m. miazga jabłeczna (Apfelpülpe) została dopuszczona do bezcłowego przywozu.

NIKARAGUA. Cło od nawozu sztucznego wwożonego dla plantacyj bananów — zostało zniesione.

NOWA ZELANDIA. Z dn. 1 ub. m. weszły w życie zniżki celne przewidziane w układzie uzupełniającym do umowy handlowej Nowej Zelandii z Unią celną belgijsko-luksemburską. Zniżki te na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania stosują się do towarów pochodzących z 13 krajów (w tym 8-miu europejskich), przy czym wśród krajów tych Polska nie figuruje. Następujące artykuły korzystają ze zniżek celnych: mączka kukurydzowa, rękawiczki,

pasy transmisyjne, wyroby skórzane, lustra i niektóre rodzaje szkła, naboje różnorodne, oraz maszyny i urządzenia elektryczne i inne. Wymienione towary oraz towary, na które stawki celne zostały zafiksowane, nie podlegają opłacie dodatku celnego t. j. 9/10 stawki właściwej.

SZWAJCARIA. Z dn. 5 ub. m. nałożona została specjalna opłata 3 fr. od hl. wina i moszczu winnego importowanego.

RUMUNIA. Z inicjatywy Prezesa Rady Ministrów zapadło postanowienie Rady Gospodarczej kończące spór Ministerstwa Handlu z Bankiem Narodowym o dopuszczalność kompensat z zagranicą. Ostatnie postanowienie pozostawia obowiązujący dotąd system kompensat w mocy, z tym jednak, że Bank Narodowy będzie miał prawo prowadzić ścisłą kontrolę dewiz, uzyskiwanych przez eksporterów na tej drodze. W związku z tym zaostrzone zostały warunki gwarancyj bankowych dla interesów kompensacyjnych.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Zostało obniżone cło na celuloid, farby, emalie i leki (w ładunkach okrętowych) oraz na materiał płócienny żaglowy, poduszkowy (t. j. pokryciowy) oraz pokrowcowy.

WIELKA BRYTANIA. Złożony został wniosek do Komisji Celnej o podwyższenie cła na opakowania (wrapping) przeźroczyste z celulozy.

Z dn. 22 ub. m. podwyższone zostało cło na granit w niektórych postaciach.

WŁOSKIE POSIADŁOŚCI. **Afryka Wschodnia.** Włoskie Gospodarcze Rady Prowincjonalne ogłosiły ostatnio zasady obrotu handlowego między Włoską Afryką Wschodnią a zagranicą. W myśl tych zasad przywóz towarów zagranicznych do Włoskiej Afryki Wschodniej może mieć miejsce jedynie na podstawie zezwolenia właściwej władzy kolonialnej; zezwolenie takie ważne jest 90 dni. Przekazywanie należności za granicę będzie mogło odbywać się w sposób normalny na podstawie pozwolenia Komisji Dewizowej. Pozwolenia takie będzie jednak Komisja Dewizowa wydawać jedynie w wypadkach wyjątkowych, natomiast z reguły pokrywanie należności będzie odbywać się w drodze clearingu między Włochami a danym krajem pochodzenia towaru, bądź też w drodze kompensat prywatnych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Na rynku francuskim istnieje zapotrzebowanie na składaki obciągane powłoką gumową. P/24543/59/Sz.

Wyroby cukiernicze poszukiwane są na rynku cejlońskim. P/20341/60/Sz.

W połowie października b. r. przybędzie na kilkudniowy pobyt do Polski kupiec z Tunisu, o którym P. I. E. posiada korzystne referencje. Agent ten przyjeżdża, by nawiązać bezpośredni kontakt z eksporterami polskimi, zainteresowanymi rynkiem tunetańskim. E/24364/95.

Firma z Montevideo poszukuje dostawców fajansów sanitarnych w Polsce. P/21180/3A/Ż.

Poważna firma w Tunisie interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z polskimi eksporterami branży chemicznej i farmaceutycznej. P/24930/22/Ż.

Firma w Montevideo interesuje się importem z Polski artykułów różnych branż. P/20962/3A/Ż.

Firma amerykańska interesuje się zakupem cukierków. P/25075/60/Sz.

Na terenie Francji istniałaby możliwość zbytu nart. P/25354/54/Sz.

Firma portugalska interesuje się importem rur żelaznych i blachy do głębokiego tłoczenia. P/25064/3T/Ro.

Firma belgijska interesuje się importem niektórych części używanych przy fabrykacji żarówek elektrycznych. P/23683/50/Ro.

Firma tuniska interesuje się importem naczyń emaliowano-blaszanych. P/22323/3R/Ro.

Firma w Płd. Tunizji (Sfax) obejmie przedstawicielstwo wyrobów szklanych, mebli giętych, naczyń emaliowanych i szynek w puszkach. E/22255/2Z/Kł.

Firma agenturowa w Palestynie (Tel-Aviv) pragnie wejść w kontakt z polskimi eksporterami artykułów masowych szczególnie z zakresu branży budowlanej i spożywczej, jak np. cement, żelazo, szkło i cukier. E/24041/4E/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać równocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W PODATKU PRZEMYSŁOWYM OD OBROTU DLA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁOWYCH IV, VII i VIII PRZEMYSŁOWYCH VI, VII i VIII

Ministerstwo Skarbu na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym okólnikiem z dn. 6 października b. r. obniżyło z Urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań), poczynając od dnia 1 stycznia 1936 do 1,5% stawkę podatku przemysłowego od obrotów, rozpowszechniając w ten sposób tę stawkę i na te przedsiębiorstwa, które dotąd płaciły stawkę 3%.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

NOWA ORGANIZACJA PRAC PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Redakcja Komunikatu Portu Rybackiego komunikuje nam:

— Jak wszystko w Gdyni, tak i odcinek portu rybackiego podlega stałym przeobrażeniom rozwojowym. W ciągu ostatnich pięciu lat takim przeobrażeniom podlegały również i sprawy przeładunku towarów rybnych, a przede wszystkim śledzi solonych. A że przeładunek wiąże się tu nierozerwalnie z konserwacją towaru, więc główna uwaga należy się jakości i sprawności przeładunkowych prac, a od tego znowu zależą koszty przeładunku.

W okresie pierwszych dwu lat tworzenia się w Gdyni firm importu śledzi prace przeładunkowe i konserwację towaru wykonywały firmy ekspedycyjne. Sprowadzono z Gdańska robotników specjalistów co dało możność wyszkolenia miejscowych pracowników, którzy od tego czasu stale trzymali się portu rybackiego, pracując dorywczo w rozmaitych firmach. Nic więc dziwnego, że w pierwszym tym okresie przeładunek był drogi i mało sprawny.

Okres następnych dwu lat zaprowadzenia się i rozwoju firm importu śledzi pozwolił na wybranie z miejscowych robotników najlepszego elementu i na dalsze przeszkolenie ich w pracach przeładunku i konserwacji towaru. Równocześnie jedna firma po drugiej zaprzestaje korzystać z usług ekspedytorów, przez co udaje się zmniejszyć koszty dotychczasowe bardzo znacznie. Ekspedytorzy zaś większą uwagę zwrócili na obsługę firm osiedlonych wewnątrz kraju i na ściąganie towarów tranzytowych.

Trzeci okres to wprowadzenie monopolu pracy dla robotnika z kartą portową. Za jednym pociągnięciem cofnięto się do stanu początkowego. Wyszkolonych specjalistów, ale bez kart nie można zatrudniać, a w miejsce tego otrzymano robotnika z kartą portową, bez kwalifikacyj i mało sprawnego. Nic więc dziwnego, że Komunikat Portu Ryb. będąc wyrazem firm zainteresowanych portu rybackiego wystąpił (nr 55 z 1935 r.) za rewizją tego stanu rzeczy. Przyznano więc spośród wyszkolonych robotników portu rybackiego około trzydzieści kart, na ogólną ilość stu robotników, dla których kart się domagano.

Dalszy bieg wypadków wysunął konieczność usprawnienia prac przeładunkowych w związku z szybkim rozwojem portu rybackiego. W roku ubiegłym wyładowano w porcie rybackim 33.000 ton towarów rybnych, z czego na śledzie solone przypada 22.000 ton. Wysłano zaś wagonów dwa tysiące. Rok bieżący wykaże zwiększenie tych obrotów. Usprawnienie przeładunku mogło być dokonane tylko przez centralizację, czego z końcem sierpnia br. dokonała Hala i Chłodnia Rybna, posiadająca wszystkie magazyny śledziowe, chłodnię rybną, oraz nową chłodnię śledziową. Przyjęto przy tym za główną zasadę, że na robociźnie przeładunkowej obliczy się jedynie godziwie uzasadniony zysk, przeznaczając równocześnie część zysku na zapewnienie robotnikom odpowiednich warunków pracy. Okres pierwszych dwu miesięcy prowadzenia przeładunków w zakresie własnym Hali i Chłodni Rybnej wykazał, że:

1) Oddana przez Halę i Chłodnię Rybną świetlica i szatnia dla robotników, mających tu schronienie i kulturalne spędzenie czasu (radio, gazety, szachy itp.) usunęła od pięciu lat trwające niedomagania. Dotychczas robotnicy, przez cały rok (mrozy, deszcze) oczekiwali na pracę pod murami magazynów, co było powodem niezadowolenia i fermentu.

2) Zaprowadzony równomierny i sprawiedliwy podział zatrudnienia robotników, przy jednolitych stawkach tj. 1,16 zł za godzinę, spowodował usunięcie niezadowoleń robotników. Poprzednio, gdy szereg firm śledziowych i ekspedytorskich angażowało robotników, jedni robotnicy mieli do 70 godzin przepracowanych tygodniowo inni zaś tylko kilka godzin. Mandaty karne Inspektora Pracy oraz interwencje Związków Robotniczych były na porządku dziennym. Powodem nieporozumień były również roboty akordowe.

3) Usunięcie powodów niezadowolenia robotników przyczyniło się do lepszej wydajności pracy przeładunkowej, tym bardziej, że są to robotnicy wyszkoleni, pracujący stale u jednego pracodawcy.
4) Usprawniono wyładunek statków mając fachowych i obowiązkowych robotników. Skrócono czas wyładunku o około 35 proc. Zarzut podnoszony często, że Gdynia jest nowoczesnym portem, ale robotnik portowy źle i niesprawnie pracuje, oraz że koszty przeładunku są wysokie, nie odnosi się do portu rybackiego.
5) Usprawniono załadunek wagonów. Poprzednio załadunki trwały przeciętnie do godziny 24-ej, obecnie są zakończane do 21-ej.
6) Uzyskano zadowolenie tak ze strony robotników, jak i ze strony firm śledziowych, spedytorskich i maklerskich, co jest najlepszym dowodem celowości dokonanych przemian.

Nowa organizacja podziałać miała również bardzo dodatnio w sensie zupełnego wytępienia kradzieży w porcie rybackim. Jednolity, przejrzysty system pracy ułatwia kontrolę ilości manipulowanego towaru.

Sytuacja na rynku towarów spożywczych

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIAKÓW.
(Dane związku eksporterów ziemniaków w Toruniu).

Miesiąc wrzesień rozpoczął jesienny sezon eksportowy w ziemniakach. Należy przeto scharakteryzować najpierw, jak wypadły zbiory ziemniaków w Polsce.

Niemal we wszystkich województwach zbiory są dobre pod względem ilościowym. Jedynie te okolice, gdzie przez dłuższy czas utrzymywała się pogoda deszczowa, wydają zbiory mniejsze o 10—15%.

Pod względem jakości ziemniaki są znacznie gorsze niż w roku ubiegłym, a mianowicie są wodniste, ulegają łatwo psuciu się, szczególnie w wypadku mechanicznego uszkodzenia. Podaż ziemniaków przez rolników jest bardzo duża.

Ceny notowane na giełdach za ziemniaki jadalne wahają się od zł 2.20 — 3,50 za 100 kg w handlu hurtowym, a dochodzą do zł 4,50 w handlu detalicznym na rynkach lokalnych.

W roku bieżącym jest znaczna podaż ziemniaków - sadzeniaków zakwalifikowanych, w wielu odmianach nawet ponad jesienne zapotrzebowanie. Cena uznanych sadzeniaków jest różnolita i zależy od odmiany, odsiewu i jakości. Eksporterzy pokryli się po cenach od zł 5,50 — 8,00 za 100 kg loko stacja załadowania bez worka.

We wrześniu eksportowano poważniejsze ilości ziemniaków do Argentyny, Urugwaju i Brazylii. Towar był ładowany do specjalnych skrzyń, zapłata następowała z akredytyw, złożonych w bankach krajowych.

Ze względu na nieopłacalność eksportu ziemniaków na rynki europejskie, eksporterzy nie wykorzystali wszelkich możliwości z obawy przed stratami, tym bardziej, że napotykają zorganizowaną i przez rządy kilku państw popieraną konkurencję eksporterów zagranicznych.

W końcu podajemy, że do Francji wyjeżdża delegacja sfer gospodarczych, aby przeprowadzić rozmowy w sprawie eksportu sadzeniaków do Francji.

WYDAWNICTWA

„POLSKIE PRAWO PRZEMYSŁOWE" (MATERIAŁY UZUPEŁNIAJĄCE).

Ostatnio wyszło wydawnictwo dr. Kłuska i Gaertnera „Polskie Prawo Przemysłowe", które zawiera komentarz uzupełniający poprzednie wydania tychże autorów, oczecznictwo Sądów Najw. oraz zarządzenia interpretacyjne władz centralnych. Cena za 1 egz. broszurowany wynosi 3,— zł, w oprawie płóciennej 5,— zł.

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE DYREKCJI PKP. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:
1) blachy miedzianej, mosiężnej i cynkowej;
2) materiałów teletechnicznych;
3) materiałów malarskich szybkoschnących;
4) pokostu lnianego;
5) petard ostrzegawczych;
6) terpentyny i kalafonii;
7) poduszek maźniczych;
8) klocków hamulcowych i rusztów parowozowych;
9) odlewów żeliwnych;
10) odlewów bębnów na pierścienie tłokowe;
11) konopi, lin konopnych, nici maszynowych, siatek konopnych i szpagatów;
12) Knotów do lamp naftowych.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 23. X. 1936 r. 2) 23. X. 1936 r. 3) 23. X. 1936 r. 4) 3. XI. 1936 r. 5) 3. XI. 1936 r. 6) 6. XI. 1936 r. 7) 10. XI. 1936 r. 8) 13. XI. 1936 r. 9) 17. XI. 1936 r. 10) 20. XI. 1936 r. 11) 20. XI. 1936 r. i 12) 20. XI. 1936 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 220 z dnia 22. IX. 1936 r.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	

A. Porty wód europejskich

FINLANDIA

CAPELLA* CIESZYN*	19. 10. 26. 10.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska. S. A.)* co tydzień	CAPELLA* CIESZYN*	21. 10. 28. 10.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri** **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Mäntyluoto, Kaskö, Wasa, Yxpila, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	PITEA lub subst. LORENZ L. M. RUSS WONDRAHM	ok. 30. 10. ok. 23. 10. ok. 24. 10.

ZWIĄZEK SOWIECKI

zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	

ESTONIA

CAPELLA* CIESZYN*	19. 10. 26. 10.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA* CIESZYN*	21. 10. 28. 10.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kilaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA	28. 10.
MAGNUS	26. 10.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	MAGNUS	26. 10.

ŁOTWA

LEANDER* MINOS* lub subst.	19. 10. 26. 10.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	LEANDER* MINOS* lub subst.	19. 10. 26. 10.
MAGNUS	26. 10.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	MAGNUS	26. 10.
ANNA GRETA	20. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	22. 10.

LITWA

ANNA GRETA	20. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	22. 10.
MARIEHOLM*	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	21. 10.
MAGNUS	26. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS	26. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
URD	19. 10.	*(Polska Agencja Morska)*	RUNA	21. 10.
		co 14 dni		
		Stockholm — Kalmar		
MARIEHOLM*	21. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	MARIEHOLM*	21. 10.
INGEBORG	26. 10.	co 8—10 dni	INGEBORG	26. 10.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
IWAN	26/27. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	IWAN	26/27. 10.
		co 2 tygodnie		
BLENDA	19. 10.	*(Polska Agencja Morska)*		
		co 2 tygodnie	BLENDA	21. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
EGON	19. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	EGON	19. 10.
LIBAU	26. 10.	co tydzień	LIBAU	26. 10.
		NIEMCY		
		Hamburg		
EBERHARD	20. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	EBERHARD	20. 10.
TCZEW	24. 10.	*i S. A. Żegluga Polska)*	TCZEW	24. 10.
ALBERT l. s.	27. 10.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	ALBERT lub subst.	27. 10.
		2 razy w tygodniu		
		Bremen		
LEANDER* l. subst.	19. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	LEANDER* l. subst.	19. 10.
MINOS* lub subst.	26. 10.	co tydzień	MINOS* lub subst.	26. 10.
		DANIA		
		Kopenhaga		
SLEIPNER	21. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	SLEIPNER	22. 10.
	28. 10.	co tydzień		29. 10.
		Kopenhaga		
unieruchomiona		*(Polska Agencja Morska)*	unieruchomiona	
		co 2 tygodnie		
		Odense — Aarhus		
ERNA	21. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	ERNA	21. 10.
	6. 11.	co 16 dni		6. 11.
		NORWEGIA		
		Wschodnio - norweskie porty:		
BATAVIA	19. 10.	**Oslo, Moss, Drammen i inne**		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	BATAVIA	19. 10.
		co 1—2 tygodnie		
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
JAEDEREN	20. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	JAEDEREN	26. 10.
URSA	3. 11.	co 2—3 tygodnie	URSA	9. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH*	18. 10.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	LECH*	22. 10.
BALTROVER*	25. 10.	co 2 tygodnie	BALTROVER*	29. 10.
		Hull		
LUBLIN*	18. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LUBLIN*	22. 10.
LWÓW*	25. 10.	co tydzień	LWÓW*	29. 10.
		Manchester/Liverpool		
TAARNHOLM	17. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	TAARNHOLM	17. 10.
KENTUCKY	19. 10.	co 1—2 tygodnie	KENTUCKY	19. 10.
HINDSHOLM	26. 10.		HINDSHOLM	26. 10.
		Leith/Grangemouth		
STATEK	24. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	24. 10.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
PINNAU	ok. 25. 10.	co miesiąc	PINNAU	ok. 25. 10.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
ARIADNE lub subst.	21. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	ARIADNE lub subst.	21. 10.
		Rotterdam		
PUCK	20. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	PUCK	21. 10.
CHORZÓW	27. 10.	co tydzień	CHORZÓW	28. 10.
POLLUX	19. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	POLLUX	19. 10.
NEREUS lub subst.	24. 10.	1—2 razy w tygodniu	NEREUS lub subst.	24. 10.
BUSSARD	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUSSARD	22. 10.
BUTT	1. 11.	co 10—11 dni	BUTT	2. 11.
WIBORG	1/2. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*		
		co 20 dni	WIBORG	1/2. 11.
		BELGIA		
		Antwerpia		
ŚLĄSK*	20. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	ŚLĄSK*	21. 10.
HEL	27. 10.	co tydzień	HEL	28. 10.
BUSSARD	21. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUSSARD	22. 10.
BUTT	1. 11.	co 10—11 dni	BUTT	2. 11.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
		Antwerpia		
KODUMAA	26. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA*	20. 10.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	23. 10.
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
unieruchomiona do wiosny	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona do wiosny
MAGNUS 26. 10.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS 26. 10.
	HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA	
TANGER 30/31. 10. LAS PALMAS 14. 11.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	TANGER 30/31. 10. LAS PALMAS 14. 11.
—	**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—
—	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	CASTELLON 28. 10. CALABRIA 11. 11.
ALGARVE pocz. listopada	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	ALGARVE pocz. listopada
	PORTY LEWANTU	
VINGALAND* ok. 26. 10. HEMLAND* ok. 29. 10. GOTLAND ok. 14. 11.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VINGALAND* 27. 10.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	AGHIOS GEORGIOS 30. 10.
SARMACJA* ok. 29. 10.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	STATEK* (ex Hemland) 31. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	27. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	22. 10.
BATORY*	14. 11.	co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI*	16. 11.
			BATORY*	1. 12.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
SCANYORK*	24. 10.		SCANSTATES*	20. 10.
SAGAPORACK*	31. 10.	*(American Scantic Line)*	SCANMAIL*	27. 10.
SCANPENN*	7. 11.	co tydzień	SCANYORK*	3. 11.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
TANGER	30/31. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	TANGER	30/31. 10.
LAS PALMAS	14. 11.	co 2 tygodnie	LAS PALMAS	14. 11.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
SAN FRANCISCO	6. 11.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	SUECIA	8. 11.
SANTOS	15. 11.	co 3 tygodnie	SANTOS	23. 11.
BORE IX	2. 11.			
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)	AURA	6. 11.
		co 2 tygodnie	COMETA	6. 11.
PUŁASKI*	9. 11.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	KOŚCIUSZKO*	20. 10.
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	co 6 tygodni	PUŁASKI*	18. 11.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
KLIPPAREN	25. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	KLIPPAREN	25. 10.
		co miesiąc		
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	—	
—		co 3 tygodnie	TITAN	14. 11.
			TEUCER	12. 12.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	—	
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
		Houston. Galveston, New Orleans		
SPARREHOLM	24. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
TABOR	1. 11.	co 3—10 dni na wejściu	BRAHEHOLM	ok. 19. 10.
		co miesiąc na wyjściu		
OAKMAN	28. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	OAKMAN	29. 10.
SYROS	30. 10.	co 2—4 tygodnie	SYROS	30. 10.
		Porty Australii		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 października:

s/s SYLVIA po węgiel, MEW.
s/s HILDA po węgiel, PAM.
s/s DAISY po koks, MEW.
s/s ROSENBORG po drzewo, PAM.
s/s BRITTA po węgiel, MEW.

20 października:

s/s SCANSTATES lin. po ładunek do N. Jorku, ASL.
s/s WARSZAWA lin. z Havre i Londynu po emigrantów, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ANNA GRETA lin. z Rygi i Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. po ładunek i pasaż. do Hull. Polbrit.
s/s JAEDEREN lin. zach. norweska tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s EBERHARD lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.
s/s RAUNA po węgiel, Bergenske.

21 października:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. z Kłajpedy i Sztokholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.

22 października:

s/s LISTER po węgiel, PAM.

23 października:

s/s MAJORCA lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
m/s STEADY ze śledziami z połowów „Mewy", PAM.
s/s N. C. MONBERG po węgiel, PAM.
s/s FRIEDA PETERS po węgiel, MEW.

24 października:

s/s SCANYORK lin. z N. Jorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
m/s SPARREHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s WONDRAEM lin. po ładunek do portów botnickich Finlandii, Lenczat.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EINVIK po węgiel, MEW.

25 października:

s/s KLIPPAREN lin. z portów południowej i zachodniej Afryki dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s PINNAU lin. z Bristol dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładunku, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładunku, Polbrit.

26 października:

m/s VINGALAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol.—Lewant.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MAGNUS lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zach. norweskich, Bergenske.
s/s IWAN lin. zach. szwedzka, dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s LIBAU zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s INGEBORG lin. wschodnio-szwedzka, dodatkowy, wyładowuje i ładuje do Sztokholmu, Bergenske.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, MEW.

27 października:

m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Jorku via Kopenhaga z pocztą, pasażerami i towarami. Gd. Am. L. Ż.
s/s BALTROVER lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s SCANMAIL z portów bałtyckich lin. do N. Jorku, Amer. Sc. Line.
s/s ALBERT lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s ERINDRING ze złomem, PAM.

Gdyński Rynek Owocowo - Kolonialny

Powołane swego czasu do życia aukcje owocowe napotykają na znaczne trudności w zakresie swego działania. Obecna bowiem sytuacja handlowo — kontyngentowa stawia istnienie przedsiębiorstw aukcyjnych pod znakiem zapytania.

Aukcje owocowe w Gdyni powołane zostały do życia na wzór instytucyj aukcyjnych, istniejących w portach zagranicznych. Miały one na celu podniesienie handlu importowego owoców w Polsce do poziomu handlu zagranicznego, czyli zmodernizowanie form naszego handlu oraz stworzenie czynnika, regulującego względnie interweniującego w polityce kształtowania się cen na owoce, importowane do Polski drogą morską.

Stosunkowo krótki okres czasu, jaki dzieli nas od powstania aukcyj owocowych (istnieją dopiero od stycznia 1934 r.), nie pozwala nam jeszcze na ostateczną ocenę rezultatów, jakie osiągnęliśmy względnie powinniśmy byli osiągnąć przez ich istnienie. Niemniej na podstawie dotychczasowego doświadczenia stwierdzić należy, że jakkolwiek nie odegrały one w naszym handlu owocowym jeszcze tej roli, co aukcje w portach zagranicznych, to jednak przyczyniły się w dużym stopniu do uregulowania cen na wewnętrznym rynku owocowym, wyrównania podaży i popytu oraz umożliwiły średniemu kupiectwu zaopatrywanie się w towar z pierwszego źródła z pominięciem nadmiernie wybujałego u nas pośrednictwa.

Twierdzenie niektórych sfer, że aukcje owoce są w naszym handlu owocowym tworem zbędnym, gdyż odbierają egzystencję firmom starym o długoletnich stosunkach handlowych z zagranicą i nic nowego nie zdziałały dotychczas w handlu importowym — nie znajduje uzasadnienia. Trudno bowiem wymagać, aby przy ograniczonym zakresie działania i dzisiejszej strukturze przedsiębiorstw aukcyjnych, instytucje te dały takie wyniki, jak aukcje zagraniczne, istniejące przez długie lata.

Zasadniczym warunkiem rozwoju aukcyj jest liberalizm gospodarczy w granicach, który nie krępowałby zbytnio transakcyj, dokonywanych na aukcjach. Przy naszym systemie reglamentacyjno - kompensacyjnym lub clearingowym aukcje nasze nie będą mogły nigdy dojść do tego stopnia rozwoju, jaki widzimy za granicą. Szczególnie sytuacja, jaka wytworzyła się obecnie w przywozie do Polski owoców południowych z zagranicy, nie sprzyja rozwojowi aukcyj owocowych w Gdyni. — Traktowanie bowiem przedsiębiorstw aukcyjnych przy podziale kontyngentów przywozowych na owoce południowe na równi ze zwykłymi firmami importowymi, a w niektórych wypadkach nawet gorzej oraz obciążanie transakcyj tych przedsiębiorstw wyższymi opłatami fiskalnymi niż innych importerów, uniemożliwia egzystencję tym przedsiębiorstwom oraz podtrzymanie czynnika regulującego względnie interwencyjnego w polityce kształtowania się cen na owoce południowe. Należy zatem dążyć do tego, aby bez naruszenie zasadniczych założeń naszej polityki kontyngentowo — clearingowej lub kompensacyjnej dla aukcyj owocowych, o ile mają istnieć — stworzone zostały takie warunki pracy, które umożliwiłyby i ułatwiły im kontynuowanie rozpoczętej działalności. Będzie to mogło mieć miejsce tylko wtedy, o ile przedsiębiorstwom aukcyjnym zostanie zagwarantowane pewne minimum przydziałów we wszystkich kontyngentach przywozowych na owoce południowe.

Przez przyznanie przedsiębiorstwom aukcyjnym większych kontyngentów przywozowych i skoncentrowanie zakupu owoców, przedsiębiorstwa te będą mogły oddziaływać na redukcję cen owoców w krajach załadowczych. Poza tym umożliwi to Polsce forsowanie za pośrednictwem aukcyj, eksportu naszych towarów do krajów produkujących owoce południowe.

O ile forma dotychczasowych przedsiębiorstw aukcyjnych wykazuje luki i w działalności tych przedsiębiorstw są pewne niedociągnięcia, należy je jak najprędzej zreorganizować i poddać takiej kontroli, która nie pozwalałaby na jakiekolwiek uchylenia, natomiast tendencje zmierzające do zlikwidowania aukcyj owocowych w Gdyni, nie powinny być brane poważnie pod rozwagę, gdyż zlikwidowanie takie byłoby niewątpliwie cofnięciem się wstecz na drodze normalizacji i wprowadzenia bardziej nowoczesnych metod w handlu owocami kolonialnymi.

Kronika

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Zostały uruchomione kontyngenty przywozowe na towary z Grecji, jak na rodzynki, koryntki, figi, oliwę, wino itd.

Dla Rumunii uruchomiony został kontyngent przywozowy na winogrona świeże.

Podziału powyższych kontyngentów dokona Centralna Komisja Przywozowa prawdopodobnie w dniu 22 października br.

Firmy interesujące się odnośnymi artykułami winny wnieść jak najrychlej podania o przywóz tych towarów i to do C. K. P. za po-

średnictwem właściwych organizacyj. wchodzących w skład C. K. P.

NOWY TRANSPORT KAWY I KAKAO.

Statek „Kraków" przywiózł ostatnim rejsem około 300 ton kawy niebieskiej z krajów Ameryki Środkowej.

Tym samym statkiem nadeszło do Gdyni około 100 ton ziarna kakaowego.

OCZEKIWANE TRANSPORTY KAWY.

Statek „Pułaski", który wróci do Gdyni około 9 listopada br. przywiezie z portów brazylijskich większą partię kawy brazylijskiej.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Sytuacja na rynku towarów kolonialnych zaczyna się nadal pogarszać. Ceny na niektóre towary raz zwyżkują, drugi raz spadają. Na niektóre towary w ogóle haussa. Na pogorszenie się sytuacji wpłynęły ostatnio zarządzenia banku dewizowego, które idą w kierunku odraczania przydziału dewiz na wnioski stron o przydział dewiz na towary w transakcjach wiązanych i to w wypadkach, gdy eksporter rezerwuje z transakcji eksportowej wiązanej dewizy dla siebie. Ponieważ wnioski takie są odraczane przeważnie na okres dłuższy niż trzy miesiące, wydane importerom pozwolenia przywozu stają się na razie bezprzedmiotowe i narażają firmy importowe na straty, wynikające z podwójnego uiszczenia opłat manipulacyjnych na rzecz Ministerstwa Przem. i Handlu. Przy prolongatach pozwoleń przywozu pobiera się bowiem te same opłaty manipulacyjne, co za pierwsze pozwolenie, nawet w wypadku, gdy nie mogło ono być wykorzystane z powodu siły wyższej.

Kawa surowa.

Tendencja na kawy brazylijskie mocniejsza i kawy te są coraz więcej poszukiwane. Brak natomiast nabywców na kawy niebieskie, przy czym ceny na te gatunki kawy mają tendencję zniżkową. Ceny na kawy brazylijskie utrzymane na poprzednim poziomie. Rio 7 i Victoria 7 — zł 4.25—4.30: Capitania zł 4.35—4.45; Santos 4,90—5.15 zł za kg.

Ceny na rynkach zagranicznych zwyżkowały o 2,5—3 sh. na 50 kg.

Herbata.

Pomimo dużych zapasów, szczególnie z transakcyj wiązanych — tendencja mocna a to dlatego, że dewizy na te zapasy nie zostały przyznane, wobec tego nie mogą być one wpuszczone do wolnego obrotu. Wydane pozwolenia przywozu są bez znaczenia.

Cena na herbatę cejlońską — waha się od zł 16,50—17,50 za 1 kg. Herbaty Sumatra brak w ogóle, a jeżeli jakaś firma importowa posiada jeszcze drobne ilości tej herbaty na składzie, to sprzedaje ją po cenie zł 15,60—15,90 za kg.

Korzenie.

Sytuacja w handlu korzeniami — bez zmiany. Ceny na pieprz wahają się: czarny 4,95—5,00 zł za kg, a na pieprz biały 5,90—6,00 zł za kg. Cynamon i ziele angielskie — poszukiwane. Artykułów tych brak jest jednak na rynku gdyńskim. Brak jest również wanilii i goździków.

W związku z dewaluacją florena holenderskiego, ceny na rynkach zakupu zwyżkowały o 3—4 guldeny holenderskie.

Masło i ziarna kakaowe.

Masło kakaowe poszukiwane — tendencja mocna — brak towaru. Cena waha się w granicach 4,15—4.25 zł za kg. Koszty własne cif Gdynia wynoszą około 88 guldenów holenderskich za 100 kg.

Na ziarno kakaowe silna tendencja zwyżkowa. Dowóz towaru słaby. Ceny zakupu zwyżkowały w stosunku do poprzedniego okresu o 3—4 sh. na 50 kg. Obecnie płaci się za 50 kg ziarna cif Gdynia (ziarno accra) 39—40 sh. Towar oclony sprzedawany jest po cenie zł 2,10—2,25 zł za kg zależnie od jakości ziarna.

Owoce suszone.

Popyt na śliwki suszone amerykańskie nieco bardziej ożywiony. Cena za gat. 40/50 — zł 1,60 za towar skrzynkowy i 1,50 zł za towar workowy.

Figi poszukiwane. Pierwsze transporty z nowych zbiorów wpuszczone do kraju. Cena zł 1.55—1.60 za kg.

Koryntki zdrożały na rynkach zakupu o 3—4 grosze na kg. Cena towaru oclonego wynosi zł 1,35 za kg.

OCZEKIWANY TRANSPORT OWOCÓW.

Dnia 16 października br. s/s „Scania" mają nadejść dla Gdyni nowe transporty owoców świeżych i suszonych, w tym:

4500 skrzyń cytryn włoskich
15000 kg migdałów
19000 kg jąder orzechowych.

Jądra orzechowe przeznaczone są dla firm gdańskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W drugiej dekadzie października br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne do przetargu 1.439 skrzyń cytryn włoskich oraz 2.990 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sunkist".

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje owocowe Sp. z o. o.

wystawiły dnia 13 bm. na aukcji nr 95 — 2.990 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sunkist“ i sprzedały 1.605 skrzyń w cenie po 1,50—1,53—1,55 i 1,56 zł za 1 kg.

Odbiorcami towaru były firmy z głębi kraju.

Ogółem wzięło udział w przetargu 22 kupców. Zainteresowanie towarem słabe.

Bałtyckie aukcje owocowe Sp. z o. o.

dnia 12 października br. wystawiły do przetargu 1.091 skrzyń cytryn włoskich (towar własny bez limitu).

Towar sprzedano w całości w partiach po 100, 50 i 25 skrzyń przy udziale 7 kupców z Gdańska, Gdyni i Łodzi, osiągając cenę 45 — 45,25 i 45,50 zł za 1 skrzynię.

Gdyńskie targi owocowe S. A.

dnia 12 października br. urządziły aukcję wystawiając 348 skrzyń cytryn włoskich „Primafiore“ z nowych zbiorów.

Towar sprzedano w całości po cenie 46 i 47 zł za 1 skrzynię. Udział w przetargu wzięło 8 kupców.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Turcja.

Obostrzenie kontroli wywozu towarów tureckich za granicę.

Ministerstwo Gospodarstwa Krajowego ustanowiło organ kontroli wywozu towarów tureckich, który ma czuwać nad jakością i opakowaniem wysyłanego towaru.

Zarządzenie to obejmuje owoce świeże i suszone Np. jabłka podzielone zostały na 2 klasy — jabłek jadalnych i przemysłowych, pakowane są w skrzynie po 22 do 25 kg. Każda skrzynia opatrzona jest stemplem kontrolnym Izby Przemysłowo Handlowej w Istambule. —

Rynek turecki cieszy się obecnie większym zainteresowaniem z powodu niejasnej sytuacji w Hiszpanii.

W dalszym ciągu notowano na tamtejszym rynku poważniejsze transakcje na sułtanki. Od dnia 20 do 26 września br. dokonano łącznie transakcyj na 5.330 ton, gdy w roku ubiegłym w tym samym czasie wynosiły 5.180 ton.

Ostatnie notowania na ten artykuł:

	za 100 kg cif porty kontynentu		cif porty angielskie
typ	7—13	Lt 16.—	sh 27.—
„	8—14	„ 17,—	„ 28.9
„	9—15	„ 18,—	„ 31.6
„	10—16	„ 22,5	„ 38,—
„	11—17	„ 24.5	„ 41,6

Transakcje na rodzynki do końca września br. wyniosły łącznie 22.990 ton. W tym czasie w roku ubiegłym wyniosły 31.250 ton i w roku 1934 20.740 ton.

Bułgaria.

Zbiory tegoroczne winogron bułgarskich są w stosunku do lat ubiegłych bardzo słabe. Tłumaczy się to złym stanem pogody w porze letniej. Wskutek tego zbiory są spóźnione i pierwsze partie towaru prawdopodobnie dopiero w połowie października zostaną wysłane. Cena za ten artykuł jest bardzo wysoka i sytuacja niepewna. Towarem tym zainteresowali się poważnie odbiorcy zagraniczni i w dalszym ciągu spodziewana jest silna tendencja. —

Włochy.

W tym roku zbiory cytryn włoskich w Palermo zapowiadają się o 30 do 40 proc. mniejsze niż w roku 1935, natomiast zbiory pomarańcz i mandarynek są bardzo dobre. Ceny na cytryny kształtują się 40 lirów za 100 kg. Jest to cena cytryn niezebranych i niepakowanych.

Tegoroczne winogrona włoskie są lepsze gatunkowo od zeszłorocznych. Zbiory jednak są mniejsze i to powoduje, że cena jest wyższa o 30 proc. w stosunku do roku ubiegłego.

Cena migdałów włoskich słodkich jest wysoka i wynosi za 100 kg cif porty kontynentu 945—995 lirów. Tendencja na ten artykuł w dalszym ciągu jest bardzo mocna.

Jądra orzechów nie znajdują na razie żywszego zainteresowania. Spodziewana jest jednak w drugiej połowie października zwyżka cen ze względu na nadchodzący sezon gwiazdkowy.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 października 1936 r. | NR. 29

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

O jednolitą interpretację terminów i skrótów handlowych w handlu międzynarodowym

W ciągu bieżącego miesiąca ma się ukazać zbiór zasad jednolitego interpretowania niektórych terminów handlowych i skrótów najbardziej rozpowszechnionych w zakresie handlu międzynarodowego. Kilkuletnie prace nad redagowaniem tego zbioru zostały dopiero co ukończone przez Komitet Terminów Handlowych Międzynarodowej Izby Handlowej. Spodziewać się należy, że zbiór ten przyczyni się do ułatwienia porozumienia pomiędzy stronami w zakresie transakcyj handlowych na rynku międzynarodowym, gdyż jest niewątpliwie w interesie handlu międzynarodowego, aby sfery handlowe rozmaitych państw mogły się jak najdokładniej porozumieć co do jednolitego interpretowania rozmaitych terminów i skrótów, jakie używane są w umowach handlowych. Różnorodność interpretacji, jaka się spotyka obecnie, jest stałym utrudnieniem w wymianie międzynarodowej. Jest ona przyczyną nieporozumień, sporów, uciekania się do sądów, co ze swej strony pociąga za sobą stratę czasu i pieniędzy.

Pochodzenie trudności dla importerów i eksporterów na tle różnic interpretacji terminów handlowych i skrótów są dwojakiego rodzaju: Po pierwsze na skutek braku dostatecznego porozumienia się, po drugie na skutek braku jednolitości w interpretacji terminów.

Jako na przykład trudności pierwszego rodzaju możnaby wskazać na wypadek następujący: Sprzedawca, zawierający umowę z nabywcą zagranicznym na zasadzie fob. przypuszcza w dobrej wierze, że do jego obowiązków należy jedynie załadowanie na własny rachunek towaru na statek w porcie w określonym terminie; tymczasem spostrzega po niewczasie, że nabywca liczył się z tym, że towar będzie również zaasekurowany. Albo inny przykład bardziej rozpowszechniony: sprzedawca, który załatwił transakcję na zasadzie cif dowiaduje się, że nabywca liczył się z tym, że opłacone zostaną poza asekuracją i frachtem również koszty konsularne dotyczące towaru. Jeżeli kupcy nie są obznajmieni z góry ze znaczeniem terminów, użytych w kontrakcie przy sprzedaży towaru za granicę, stoją oni wobec rozmaitego rodzaju trudności, powstających na skutek nieporozumień, dotyczących praw i zobowiązań stron.

Międzynarodowa Izba Handlowa już do pewnego stopnia przyczyniła się do rozwiązania tego zadania publikując broszurę p. t. „Terminy Handlowe", w której podane było znaczenie niektórych terminów, używanych w 35 państwach przy kontraktach sprzedaży. Dzięki temu wydawnictwu kupiec mógł przynajmniej wiedzieć, czy firma zagraniczna, z którą on jest w stosunku przywiązuje to samo znaczenie do użytego terminu, a w razie różnicy może się zorientować na czym ona polega.

Ale i to okazało się niewystarczającym dla usunięcia nieporozumień, gdyż brak jednolitości interpretacyj jest głównym źródłem znacznych trudności. Jeżeli strony z góry nie ustalą wyraźnie jaka z możliwych interpretacyj powinna być zastosowana do umowy, a zdarza się to rzadko, ryzykują one stanąć wobec trudności tak jak gdyby nigdy nie wiedziały o tym, że istnieje kilka sposobów in-

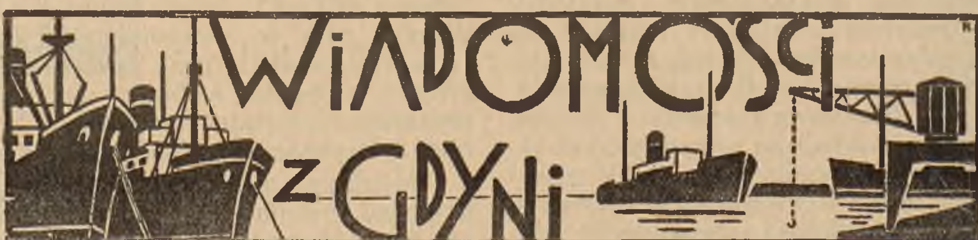
terpretacji. Powracając do wyżej przytoczonego przykładu, zdarzyć się może, że jeżeli nawet sprzedawca spostrzeże się zawczasu, że nabywca zagraniczny oczekuje od niego pokrycia opłat konsularnych, nie znaczy to bynajmniej, że jest on gotów opłacić je lub że wkalkulował je w cenę przez siebie ustaloną. W rezultacie będzie on musiał znowu tracić czas i pieniądze na korespondowanie ze swym kontrahentem w celu ustalenia, że pierwotna cena ma być utrzymana tylko w tym wypadku o ile nabywca pokryje opłaty konsularne. Może nawet powstać potrzeba zawarcia nowej umowy na odmiennych podstawach. W tych właśnie wypadkach zasady jednolitego interpretowania terminów handlowych znajdują rację bytu. Jeżeli w ofercie pierwotnej i jej przyjęciu znajdujemy powołanie się na zasady, opracowane przez wspomniany Komitet Międzynarodowej Izby Handlowej, to intencje stron, w zakresie interpretacji są z góry ustalone, i każdy wie dokładnie czego należy się trzymać pod tym względem.

Wspomniane zasady odpowiadają więc zadaniom czysto praktycznym. Komitet Terminów Handlowych miał na celu dopomóc stronom nie będącym w stanie powoływać się na umowy standartowe, lub na warunki ogólne sprzedaży istniejące w pewnych branżach handlu przystosowania się dobrowolnie do szeregu prawideł, które przyczynią się do usunięcia, już z góry pewnych nieporozumień wynikłych na tle kontraktów zawartych z firmami zagranicznymi na podstawie terminów lub skrótów dobrze znanych, lecz niedostatecznie zrozumianych.

Komitet nie brał pod uwagę ani też nie było jego zamiarem, aby zasady obecnie opracowane służyły za podstawę do konwencji międzynarodowej, któreby w następstwie poszczególne rządy wcieliły do prawodawstwa swoich krajów i któreby przez to nabrały moc prawa wobec kontrahentów wszystkich państw. Zasady te dotyczą jedynie świata kupieckiego. Każda ze stron w swoich umowach ma zupełnie wolną rękę powoływać się na zasady Międzynarodowej Izby Handlowej i jest oczywistym, że w razie gdyby wzajemne porozumienie nie nastąpiło, zasady te nie mogą być interpretowane w sensie obowiązującym dla stron.

Jest oczywistym, że nadać w umowie jednolite znaczenie, używanym terminom jest bardziej pożądane, niż po niewczasie ustalać podstawę do interpretacji. Prace Komitetu obliczone były na to, aby z góry utrudnić powstawanie zatargów i stworzyć szereg ułatwień w handlu międzynarodowym, przez redagowanie zasad interpretacji w sposób możliwie jasny i dokładny na jaki pozwala przedmiot tak skomplikowany.

Spodziewać się należy, że wyżej wyłuszczona sprawa znajdzie zrozumienie w kołach handlowych polskich zwłaszcza zaś w tych sferach, które mają do czynienia z handlem międzynarodowym. Zaznajomienie się ze zbiorem zasad opracowanych przez Komitet Terminów Handlowych Międzynarodowej Izby Handlowej jest zwłaszcza wskazane dla firm, pracujących w rozmaitych dziedzinach na terenie portu gdyńskiego.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 19 października odbyło się pod przewodnictwem prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego omówione zostały sprawy, mające stanowić przedmiot obrad Plenarnego Zebrania Izby, zwołanego na dzień 30 października br. W związku z tym Prezydium przyjęło projekt statutów służbowego i emerytalnego dla urzędników Izby, projekt preliminarza budżetowego Izby na rok 1937 i projekt taryf opłat administracyjnych Izby. Poza tym Prezydium załatwiło szereg spraw bieżących.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ W GDYNI.

Dnia 23 października odbyło się pod przewodnictwem radcy Izby p. Juliana Rummla posiedzenie izbowej Komisji Morskiej. W posiedzeniu tym wzięli udział wiceprezesi Izby pp. F. Kollat i dr W. Smoleń, radcowie inż. N. Korzon, K. Czerwiński, W. Jasiński, F. Marszał, J. Mazur, B. Nowacki; korespondenci: dyr B. Kasprowicz i dr Stefan Goldmann oraz dyrektor Izby dr Kulikowski i wicedyrektor J. Kawczyński.

Pierwszy punkt porządku dziennego posiedzenia Komisji stanowiło sprawozdanie z sytuacji w dziedzinie zaopatrywania okrętów (t. zw. shipchandlerka) w porcie gdyńskim. Ze złożonego sprawozdania wynikało, że za-

opatrywanie okrętów w porcie gdyńskim w ciągu ostatnich 1½ roku znacznie się rozwinęło, tak w porównaniu do I. kwartału 1935 r. kwartał III. rb. wykazał 6-cio krotny wzrost obrotu. Do tego rozwoju przyczyniła się wielka różnorodność towarów, w jakie statki w porcie gdyńskim mogą być zaopatrywane oraz cena i gatunek artykułów żywnościowych polskiej produkcji. Pod tym ostatnim względem sytuacja w porcie gdyńskim dorównuje sytuacji w innych portach zagranicznych.

W dalszym ciągu posiedzenia dyrektor Izby dr Kulikowski zdał sprawozdanie z obrad Komitetu Portowego Rady Handlu Zagranicznego Związku Izb Przemysłowo-Handlowych nad ostatecznym ustaleniem projektu ustawy, regulującej zagadnienie administracji portu gdyńskiego.

Zasadnicze postulaty, wysunięte przez sfery gospodarcze portowe, reprezentowane przez Izbę Gdyńską, zostały przez Komitet uwzględnione.

Na zakończenie obrad Komisja Morska rozpatrzyła kilka wniosków, dotyczących nadania koncesyj celnych oraz zaprzysiężenia rzeczoznawców izbowych. Komisja Morska wybrała również Podkomisję dla opiniowania wniosków o koncesje na publiczne i prywatne składy celne oraz podań na rzeczoznawców przy Urzędach Celnych.

INAUGURACYJNE POSIEDZENIE OPINIODAWCZEJ KOMISJI HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

W wyniku Narady Gospodarczej, odbytej na początku marca br. w Warszawie, wyłoniona została przez samorządy gospodarcze: rolniczy, przemysłowo-handlowy i rzemieślniczy Międzysamorządowa Komisja Handlu Wewnętrznego z siedzibą w Warszawie. Powołanie do życia tej komisji, stało się koniecznym dla należytego przestudiowania niedomagań organizacyjnych i strukturalnych handlu wewnętrznego Polski oraz uzgodnienia stanowisk poszczególnych samorządów w stosunku do zarządzeń, jakie powinny być wydane w celu usunięcia niedomagań w handlu wewnętrznym. W związku z powstaniem tej komisji powołane zostały do życia Komisje Opiniodawcze Handlu Wewnętrznego przy poszczególnych Izbach Przemysłowo - Handlowych. Zadaniem tych Komisyj Opiniodawczych jest opracowywanie wniosków względnie zajmowanie stanowiska z punktu widzenia interesów regionalnych w sprawach, będących przedmiotem prac Międzysamorządowej Komisji Handlu Wewnętrznego.

W dniu 23 października odbyło się w Izbie naszej pod przewodnictwem wiceprezesa Izby p. Bronisława Kentzera inauguracyjne posiedzenie tego rodzaju Komisji Opiniodawczej przy Izbie.

Podczas posiedzenia tego, w którym wzięło udział kilkudziesięciu przedstawicieli kupiectwa okręgu izbowego, wicedyrektor Izby T. Marchlewski, będący równocześnie delegatem Izby w Międzysamorządowej Komisji Handlu Wewnętrznego, przedstawił całokształt zagadnień, które stanowić mają przedmiot prac tak Międzysamorządowej Komisji jak i Komisji Opiniodawczej przy Izbie oraz przedłożył wnioski co do kolejności rozpatrzenia poszczególnych zagadnień. W wyniku dyskusji nad tymi wnioskami, w której zabierali głos radcowie Izby Korzeniewski, Stamm, Turzyński oraz pp. Suwaliński, Piątkowski, Czesław Nowacki i dyrektor Giełdy Zbożowo-Towarowej w Bydgoszczy p. Wójcik, ustalono następującą kolejność zagadnień, nad którymi Komisja ma obradować:

1) znowelizowanie ustawy o nieuczciwej konkurencji;
2) organizacja sprzedaży artykułów monopolowych;
3) decentralizacja zakupów przez instytucje rządowe:
4) kontrola nad powstawaniem nowych przedsiębiorstw handlowych z punktu widzenia ich fachowego kierownictwa, zasobności w kapitał i t. p.

Jako zagadnienie doraźne, mające być w pierwszym rzędzie przedmiotem prac Izby w porozumieniu z Komisją Opiniodawczą wysunięta została sprawa kontroli cen i cenników. Wobec aktualności tego ostatniego zagadnienia Komisja uchwaliła zwrócić się do Izby z prośbą o natychmiastową interwencję do miarodajnych władz, celem usunięcia powstających na tym tle niedomagań. Ustalono poza tym, że posiedzenia Komisji odbywać się będą kolejno w Toruniu, Grudziądzu, Bydgoszczy i Gdyni. Po omówieniu wyżej wyszczególnionych zagadnień merytorycznych, przystąpiono do ukonstytuowania się Komisji przy czym na przewodniczącego Komisji Opiniodawczej obrany został radca Izby Sierszeński a na wiceprzewodniczących radca Melerski z Torunia, radca Korzeniewski z Grudziądza, p. Cylkowski z Bydgoszczy i p. Czesław Nowacki z Gdyni. Na sekretarza Komisji powołano p. Radojewskiego — dyrektora Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

KONFERENCJA W SPRAWIE USTALENIA WYTYCZNYCH DLA PRZYSZŁOROCZNYCH TARGÓW GDYŃSKICH.

W celu ustalenia wytycznych dla działalności Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni w zakresie przygotowań programu i organizacji przyszłorocznych Targów Gdyńskich, Izba nasza zwołała w dniu 23 października konferencję, w której wzięli udział: przedstawiciel Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w osobie naczelnika Barciszewskiego. Starostowie powiatów kartuskiego i morskiego, przedstawiciel Komisariatu Rządu w Gdyni w osobie

naczelnika Mroczkiewicza, dyrektor Oddziału Gdyńskiego Banku Gospodarstwa Krajowego radca Izby W. Grabowski oraz liczni przedstawiciele przemysłu, handlu i rzemiosła.

Obradom przewodniczył wiceprezes Izby dyrektor F. Kollat. Po wygłoszeniu przez dyrektora Izby dr. Kulikowskiego krótkiego przeglądu dotychczasowych prac Towarzystwa Wystaw i Targów i rozwoju organizowanych przez nie imprez targowych i wystawowych, oraz po referacie dyrektora Towarzystwa p. Gendaszyka o projekcie programu przyszłorocznych Targów Gdyńskich, wywiązała się dyskusja nad zadaniami, jakie stoją przed Targami Gdyńskimi, jak również nad gospodarczym uzasadnieniem organizacji poszczególnych działów przyszłych Targów.

Szczególne zainteresowanie i aprobatę zebranych wywołał projekt organizacji działów, mających wykazać stopień chłonności rynku gdyńskiego i przyczynić się do gospodarczego zespolenia Gdyni z najbliższym zapleczem, zwłaszcza w dziedzinie zaopatrywania Gdyni w artykuły żywnościowe oraz działu organizacji eksportu.

Podczas konferencji ustalono również, że zorganizowanie dwu wyżej wymienionych działów, jak i działu turystyki i motoryzacyjno-drogowego przy równoczesnym utrzymaniu działów budowlanego i rybołówstwa i przemysłu rybnego, przyczynić się może do znacznego wzrostu zainteresowania Targami Gdyńskimi, zwłaszcza jeśli okres przygotowawczy zostanie należycie wykorzystany.

Na ogół wszyscy uczestnicy konferencji, biorący udział w dyskusji zgodnie wypowiedzieli się za koniecznością kontynuowania dotychczasowej działalności Towarzystwa Wystaw i Targów i podkreślali znaczenie gospodarcze organizowanych przez nie imprez.

KONFERENCJA W SPRAWIE FINANSOWANIA SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW.

Izba nasza, wychodząc z założenia, że jedną z poważnych przeszkód w dziedzinie motoryzacji kraju są trudności finansowania sprzedaży samochodów na dogodnych warunkach spłaty, przystąpiła do zbadania tej sprawy i opracowania koncepcji dla stworzenia odpowiednich warunków sprzedaży. W tym celu odbyła się ostatnio w Izbie, pod przewodnictwem dyrektora dr. J. Kulikowskiego, konferencja z przedstawicielami instytucyj bankowych w Gdyni. W konferencji wzięli udział: dyrektor W. Grabowski — Bank Gospodarstwa Krajowego, dyrektor J. Hildt — Powszechny Bank Związkowy, dyrektor M. Królikowski — Bank Zachodni, dyrektor F. Linke — Komunalna Kasa Oszczędności, dyrektor Tomaszewski — Bank Francusko-Polski i dyrektor dr Kugel — Dom Bankowy Dr Józef Kugel i Ska.

Na wstępie konferencji dyrektor Izby uzasadnił konieczność zajęcia się tą sprawą i przedstawił w ogólnych zarysach koncepcję zawiązania Syndykatu banków prywatnych i państwowych oraz przedsiębiorstw branż, zainteresowanych w rozwoju motoryzacji kraju, dla finansowania sprzedaży samochodów na zasadach ratalnych, względnie stworzenia funduszu gwarancyjnego dla zabezpieczenia ryzyka przy redyskoncie weksli nabywców w Banku Polskim.

Jako rozwiązanie doraźne do czasu zawiązania syndykatu, wysuwa się propozycja utworzenia specjalnych kontyngentów redyskontowych w Banku Polskim z prawem redyskontowania prolongacyjnych weksli „samochodowych".

W dyskusji, jaka się wywiązała, obecni na konferencji przedstawiciele gdyńskich instytucyj finansowych uznali, iż zagadnienie, przedstawione przez p. dyrektora Kulikowskiego jest wysoce aktualne i wysunęli cały szereg technicznych postulatów, w szczególności p. dyr Grabowski podkreślił konieczność prowadzenia prawidłowej polityki sprzedaży przez stosowanie sprzedaży ratalnej tylko w tych wypadkach, gdy dochody klienta z jednej strony uniemożliwiają mu nabycie samochodu za gotówkę, a z drugiej strony wystarczają na opłacenie rat przy jednoczesnym ponoszeniu kosztów eksploatacji samochodu. Wyniki dyskusji zostały przez Izbę opracowane w referacie, skierowanym do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ WE WRZEŚNIU.

Statki polskiej floty handlowej (bez uwzględnienia linii palestyńskiej) przewiozły we wrześniu br. ogółem 132.869,5 ton towarów, wobec 119.580 ton we wrześniu 1935 roku i 87.034 ton we wrześniu roku 1934. Jak widać miesiąc ubiegły dobrze się układa w ramy systematycznego z roku na rok wzrostu przewozów pod polską banderą.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypada 91.066,5 ton (IX. 1935: 93.198 t., IX. 1934: 52.296 t.), na import — 39.716 ton (IX. 1935: 26.375 t., IX. 1934: 21.262 ton), oraz na przewozy tranzytowe i między portami obcymi 2.087 ton (IX. 1935: 354 t., IX. 1934: 6.476 t.) Z zestawienia liczb wynika, że przewozy eksportowe już nie wzrastają od ubiegłego roku, natomiast import wzrasta niemal geometrycznie. Jak zobaczymy niżej zjawisko to zawdzięczamy nasileniu przywozowego ruchu na statkach Żeglugi Polskiej, tak na trampach jak i na liniowcach.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły ogółem 76.315 ton towarów (IX. 1935: 64.738 t., IX. 1934: 44.144 t.), w tym w eksporcie 38.103 t.

(IX. 1935: 40.627 t.), w imporcie 36.125 t. (IX. 1935: 23.757 t.) i między portami obcymi i tranzytem 2.087 ton. Już w ubiegłym miesiącu zaakcentowany znaczny wzrost ładunków importowych uwydatnił się we wrześniu, jak widać z powyższego, jeszcze bardziej.

Linie Żeglugi Polskiej przewiozły we wrześniu ogółem 23.323 t. towarów (we wrześniu 1935: 20.429 t., we wrześniu 1934: 17.618 t.), widzimy więc przyspieszony wzrost przewozów liniowych towarzystwa, co najlepiej ilustruje silne tendencje rozwojowe jego liniowej żeglugi. W wywozie było ładunków 14.557 ton (IX. 1935: 14.089 t.), w przywozie 8.681 ton (IX. 1935: 5.986 t.), w przewozach między portami obcymi i transito — 2.087 ton.

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 50.990 ton (IX. 1935: 44.309 t., IX. 1934: 26.526 t.), w tym w wywozie 23.546 t. (IX. 1935: 26.538 t.), w przywozie 27.444 ton (IX. 1935: 17.771 t.) Na pozycje wywozowe złożyły się (w zaokrąglonych liczbach): węgiel 13.500 t., koks 4.600 t., kainit 2.700 t., drzewo 1.300 t., żelazo 1.000 t., dykta 200 t., cynk 150 t., rury 30 t., drobnicą 70 t., wobec głównie węgla — 18.800 t. i soli potasowych — 7.100 t. oraz 450 t. drzewa i 175 t. koksu we wrześniu ubiegłego roku. Mimo mniejszej nieco wagowo pozycji tegoroczny wywóz na statkach towarzystwa przedstawia *znacznie większą wartość* aniżeli wywóz zeszłoroczny. Jest to mniej widoczna strona ulepszenia przewozów, — ich uszlachetnienie, które może być tylko „słownie" zaznaczone w niniejszej wagowej statystyce przewozów miesięcznych.

Na przywóz na trampach złożyły się: ruda 17.100 t., tomasyna 9.700 t., oraz: kawa — 600 t., skóry — 30 t., kakao — 16 t., wobec 14.216 t. rudy, 1.500 t. tomasyny i 2.500 t. złomu we wrześniu ubiegłego roku. I tu mamy zwiększenie wartości przewozów głównie wskutek pojawienia się grupy towarów kolonialnych, przywiezionych z portów Ameryki Centralnej na s/s „Kraków".

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 8.903 t. wobec 8.222 t. we wrześniu 1935 roku i 7.410 t. w IX. 1934. Towarów wywozowych było 5.847 t. (IX. 1935: 6.340 t.), przywozowych — 3.056 t. (IX. 1935: 1.882 t.) I w tym towarzystwie porównanie z odpowiednim miesiącem ub. roku uwydatnia znaczne zwiększenie przywozu przy nieznacznym nawet zmniejszeniu eksportu. Ogółem przewieziono na liniach do Londynu i Hull — 8.781 ton towarów, oraz 122 t. na linii dowozowej dla emigrantów Gdynia — Havre.

Wywóz — 5.827 t. szedł prawie równo na Londyn (2.040 t. i 31 koni) i Hull (2.787 ton), w tym z Gdyni: do Londynu 2.701 t. i wszystkie konie, do Hull 14.85 t.; z Gdańska do Londynu 339 t., do Hull 1.302 t. Import angielskich linij — 2.934 t. szedł: na Gdynię z Londynu 902 t., z Hull 1.746 t., na Gdańsk: z Londynu 116 t., z Hull 190 t. Jak zwykle import z Hull (1.936 t.) jest większy od londyńskiego (1.018 t.) Na linii francuskiej 97 t. weszło z Cherbourga, 5 t. z Havru, wyeksportowano zaś 20 t.

Statki „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" przewiozły ogółem we wrześniu 1.984 pasażerów i 5.285 t. towarów oraz pocztę, — wobec 839 pasażerów i 1.389 t. towarów we wrześniu ub. roku.

Statki towarzystwa odbyły w ub. roku we wrześniu 2 podróże, we wrześniu br. 4 podróże (2 przyjazdy, 2 odjazdy) na linii północno-amerykańskiej i jeden odjazd na linii południowo-amerykańskiej. Wyjechało do Ameryki Północnej 828 pasażerów, ładunku wywieziono 3.050 ton, przyjechało z Ameryki Płn. 269 pasaż. i 335 t. towarów. Do Ameryki Południowej wyjechało 887 pasażerów i wywieziono 1.700 t. towarów.

Jak widać na obu liniach (na południowo-amerykańskiej coprawda braknie dla porównania statku na wejściu), górował zdecydowanie ruch wyjściowy tak co do pasażerów jak i co do ładunku. Dla pasażerów jest to normalne zjawisko sezonu jesiennego; w ruchu towarów przewaga eksportowa znamionuje stały wzrost przewozów wywozowych na tej linii.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły węgla eksportowego 42.366,5 ton, wobec 45.231 t. w IX. 1935, ale też wykonano 15 podróży zamiast zeszłorocznych 16. We wrześniu 1934 r. nawet wykonano podróży zaledwie 12 i wywieziono 34.082 t. Wywieziono węgla do Szwecji 27.335,5 t., do Norwegii 6.305 t., do Belgii 6.305 t., do Holandii 2.776 t., do Danii 2.800 t. i do Belgii 3.150 t. Odwiedzono porty: Göteborg (trzykrotnie), Trelleborg, Slite (dwukrotnie), Rotterdam, Malmö, Hälsingborg, Aalborg, Gävle, Stockholm, Antwerpię, Slemmestad, Oslo.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W CIĄGU WRZEŚNIA BR.

W miesiącu wrześniu przepracowano godzin 13.589 minut 25 z zużyciem prądu 71.900 Kwh i przeładowano 189.773 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy: w bieżącym roku 117%, w ubiegłym roku 99,8%, przyrost wynosi zatem 17,2%.

WIADOMOŚCI MORSKIE

WZNOWIENIE BEZPOŚREDNIEGO POŁĄCZENIA OKRĘTOWEGO POMIĘDZY POLSKĄ A WŁOCHAMI.

Wznowienie komunikacji okrętowej pomiędzy włoskimi portami a Bałtykiem przez Towarzystwo Żeglugowe La Costiera w Genui wzbudziło wielkie zainteresowanie włoskich sfer kupieckich, jak również i sfer żeglugowych, szczególnie w związku z przewidywaniem ożywienia stosunków handlowych polsko-włoskich.

S/S „Eudore", który ma opuścić na początku listopada port w Genui i zawinie do Neapolu, Bari i Sycylii w drodze do portów bałtyckich, będzie pierwszym statkiem tej linii; za nim tym samym kursem w grudniu pójdzie s/s „Nereide", a już począwszy od stycznia 1937 r. będzie ustalona obsługa regularna co 2 tygodnie.

Warto jest zaznaczyć, że kierownicy Towarzystwa La Costiera badają środki, jakie należy przedsięwziąć w celu wykorzystania możliwości portu w Gdyni dla rozwoju obrotów włoskich z rynkami bałtyckimi.

Nowa linia ma zabezpieczone poparcie ze strony kierowniczych sfer gospodarczych Sycylii, które zdecydowane są poprzeć inicjatywę La Costiera.

Z drugiej strony fakt, że po raz pierwszy statek włoski rozpoczął żeglugę regularną pomiędzy portami Adriatyku a portami morza Bałtyckiego nabiera specjalnego znaczenia ze względu na obsługę, utrzymywaną przez włoskich armatorów w centralnej Europie, jak również w Jugosławii, a to w celu zdobycia ładunków od portów jugosłowiańskich.

Inicjatywa Towarzystwa Żeglugowego La Costiera nabiera również specjalnego znaczenia ze względu na możliwości, jakie powstają dla ożywienia stosunków handlowych polsko-włoskich w chwili obecnej, na skutek wzmożenia zatrudnienia we włoskim przemyśle budowy okrętów, co powoduje wzrost popytu na produkty drzewne szlachetnych gatunków, które można będzie sprowadzać z Polski, jednocześnie brane są pod uwagę dostawy na rynek włoski z Polski bekonów i szynek, na które ostatnio cło zostało skasowane, a kontyngenty podwyższone. Ze strony włoskiej oczekiwany jest wzrost eksportu tych towarów włoskich do Polski, w które Polska w chwili obecnej zaopatruje się na droższych rynkach.

NIEMIECKIE PORTY MORSKIE W PIERWSZYM PÓŁROCZU BR.

Ogólny ruch towarów w portach Niemiec wyniósł 27,4 mil. ton w pierwszym półroczu br. wobec 21,97 mil. ton w pierwszym półroczu 1935 r., co daje wzrost obrotu o 24,7 procent. Udział w tym wzroście portów bałtyckich, a mianowicie Szczecina i Królewca przede wszystkim, wynosi 2,74 mil. ton, na 5,4 mil. ton całego wzrostu ruchu we wszystkich portach. Jak wiadomo ruch ten pomiędzy Szczecinem a Królewcem jest ruchem wewnętrznym, na który składa się przewóz węgla i innych masowych towarów. Również w ruchu pozostałych portów, na czele z Hamburgiem wzrost przypada głównie na ruch wewnętrzny, kabotażowy, podczas gdy ruch zagraniczny zwiększył się bardzo nieznacznie. W Hamburgu ruch zagraniczny jeszcze nie przewyższył obrotów w latach 1929—1931, natomiast ruch kabotażowy tego portu już daje nowe liczby rekordowe. Silnie rozwinął się w ruchu masowych towarów (ruda — węgiel) Emden, który zajmuje drugie miejsce przed Bremą. Obrót towarów w pierwszym półroczu przedstawiał się następująco: Hamburg — 10,96 mil. ton, Emden — 4,08, Brema z portami pomocniczymi — 3,33 mil. ton. Na Bałtyku: Szczecin — 3,64 mil. ton, Królewiec — 2,07 mil. ton, Lubeka — 0,92 mil. ton towarów.

BUDOWA NAJWIĘKSZEGO MAGAZYNU ROZDZIELCZEGO W EUROPIE.

Prócz trzech magazynów rozdzielczych (Verteilungsschuppen) przy Kamerun — Kai w Hamburgu, które służą celom transportu zbiorczo-rozdzielczego, port hamburski otrzyma jeszcze jeden wielki magazyn tego typu, przez równoczesną rozbudowę nabrzeża Togo (Togo—Kai) i powiększenie istniejącego już tam magazynu, wobec czego powstanie rozdzielczy magazyn portowy na drobnicę największy w Europie. Powierzchnia jego wyniesie 32.000 m². Magazyny rozdzielcze portu hamburskiego dotąd przeładowywały: w r. 1934 — 158.000 t. towarów, w r. 1935 — 222.000 t., zaś w roku bież. oczekiwane jest osiągnięcie liczby 250.000 ton. Zbyteczne nadmieniać, że nabrzeża, przy których leżą te magazyny są najnowocześniejsze, posiadają najlepsze urządzenia przeładunkowe, odpowiednią sieć kolejową i największą głębokość wody dla statków. W niektórych dniach przy tych maga-

zynach załatwia się przeładunek do 200 wagonów towarów.

ZWIĘKSZENIE PRZEWOZÓW POD SOWIECKĄ BANDERĄ.

W roku 1935 już 4.371.000 ton przewieziono pomiędzy portami Związku Sowieckiego a zagranicą. Jeszcze w roku 1931 przewieziono pod sowiecką banderą zaledwie 1.671.000 ton towarów. Również w roku bieżącym ta tendencja była nadal akcentowana: gdy w r. 1935 około 40 procent sowieckiego wywozu wyszło na sowieckich statkach, to w pierwszym półroczu br. już około 50 procent towarów wyszło pod sowiecką banderą. Odpowiednio zafrachtowany tonaż zagraniczny zmniejszył się z 4.300 tys. ton DW na 3.600 tys. ton DW.

Liczby te pochodzą z danych sowieckich i prawdopodobnie są bliskie rzeczywistości. Co najciekawsza, ażeby się zwolnić od potrzeby frachtowania obcego tonażu podniesiono sprawę transportu drzewa morzem, w tratwach. Jak wiadomo, doświadczenia dotychczasowe z morskimi tratwami są, dla dużych odległości i otwartych wód, bardzo niekorzystne, potrzeba jednakże eksportu drzewa bez zdobywania obcych walut na frachty skłania do stosowania tego sposobu. Jako doświadczeni w holowaniu tratew na morzu mają być zaangażowani szwedzcy specjaliści.

NORWEGOWIE ZAPEWNIAJĄ SWYM MŁODYM INŻYNIEROM PRACĘ NA ZAGRANICZNYCH STOCZNIACH.

Norwegowie mają mało stoczni okrętowych i zamawiają stale dużo statków na stoczniach zagranicznych. Norwescy inżynierowie budownictwa okrętowego wprawdzie są zatrudnieni u siebie, jednakże związek norweskich inżynierów stanął na stanowisku, że dla młodych sił inżynierskich praca za granicą jest nader wskazana i pożyteczna.

Z tych względów związek zwrócił się do norweskiego związku armatorów z zapytaniem czy ta instytucja nie mogłaby wywrzeć wpływu na swych członków, ażeby przy zamawianiu statków na obcych stoczniach stawiali jako warunek kontraktu przyjęcie do pracy na stoczni norweskiego inżyniera na okres budowy statku.

Wprawdzie w większości krajów ustawowo zakazane jest przyjmowanie do pracy cudzoziemców, związek inżynierów słusznie mniema jednak, że warunek otrzymania czy nieotrzymania zamówienia w zależności od ustalonego dla norweskich zamówień punktu, odnośnie zatrudnienia jednego norweskiego inżyniera na czas pracy, wystarczająco gwarantuje, że stocznia zagraniczna już sama się wystara o uchylenie w każdym określonym wypadku przeszkód prawnych, to znaczy zapewni odpowiednio umotywowane zastosowanie wyjątku.

Nadmienić należy, że sprawa ta nic nie ma wspólnego ze stałym zatrudnianiem inżynierów okrętowych przez armatorów norweskich podczas budowy zamówionych za granicą statków. Norwegowie ogromnie wyspecjalizowali się w dopilnowywaniu swych zamówień, wykonywanych na obcych stoczniach, utrzymując odpowiedni fachowy personel, ściśle kontrolujący i drobiazgowo przyjmujący budowę i w razie potrzeby interweniujący na rzecz armatora. Akcja związku inżynierów norweskich ma na widoku zwykłą pracę — praktykę, płatną przez stocznię obcą, udzielaną na czas budowy młodym norweskim inżynierom budownictwa okrętowego, niezależnie od sił inżynierskich delegowanych przez armatora.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WYJAŚNIENIA W SPRAWIE WALUTY EKSPORTOWEJ.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 24 lipca 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 57, poz. 419) o obrocie pieniężnym z zagranicą oraz o obrocie zagranicznymi i krajowymi środkami płatniczymi stwierdza w § 19, iż eksporterzy obowiązani są *bezzwłocznie* dostarczać Bankowi Polskiemu lub bankowi dewizowemu całą należność za eksport (także zaliczki na poczet eksportu).

Niestety, jednakże wielu eksporterów nie stosuje się do przepisów tego rozporządzenia, przez co naraża się na możliwość zastosowania sankcyj karnych, przewidzianych w Dekrecie Prezydenta R. P. z dnia 26. 4. 1936 r. i z 7. 5. 1936 r.

I. Przede wszystkim zdarzają się przypadki, że eksporterzy zaofiarowują do skupu walutę eksportową nie bezzwłocznie po otrzymaniu jej od odbiorcy zagranicznego, ale łącznie, kiedy zbiorą się większe wpływy za szereg transakcyj wywozowych. Jest to sprzeczne z przepisami rozporządzenia, które przewiduje bezzwłoczne oddawanie waluty eksportowej do skupu.

Równocześnie z oddaniem do skupu waluty eksportowej uzyskanej od odbiorcy zagranicznego, należy zażądać potwierdzenia skupu przez bank dewizowy na egz. V zgłoszenia wywozowego. *Potwierdzenie takie winno być wydawane oddzielnie dla każdego zaświadczenia walutowego.* O ile *jednorazowy wpływ z zagranicy* obejmuje szereg zaświad-

czeń walutowych. a wydanie oddzielnych potwierdzeń jest mocno utrudnione, wówczas bank dewizowy może potwierdzić wpływ na jednym egz. V, eksporter jednak winien dołączyć wykaz wg wzoru, którego suma ogólna musi się zgadzać ze sumą potwierdzoną na egz. V przez bank dewizowy. Wykaz winien zawierać:

1) nr zaświadczenia walutowego,
2) wartość towaru, podaną w zgłoszeniu wywozowym,
3) część wpływu potwierdzoną przez bank, która dotyczy wywozu, objętego danym zaświadczeniem walutowym,
4) w rubryce „Uwagi": rozliczenie i uzasadnienie potrąceń dokonanych zgodnie z okólnikiem nr 6 Komisji Dewizowej z dnia 11 sierpnia 1936 r.

Do wykazu należy dołączyć pozostałe egz. V, objęte wpływem, potwierdzonym przez bank na jednym tylko egz.

Okólnik nr 6 Komisji Dewizowej z dnia 11 sierpnia 1936 r. przewiduje, iż eksporterzy winni w momencie oddawania waluty eksportowej do banku dewizowego rozliczyć się z potrąceń, dokonanych na koszty zagraniczne.

Z obowiązku tego eksporter winien się wywiązać podając na odwrocie górnego odcinka egz. V rozliczenie i uzasadnienie tych kosztów.

W razie potrzeby będzie się od eksporterów żądało przedłożenia oryginalnych dowodów.

Jak to wynika z okólnika nr 6 Komisji Dewizowej eksporter może potrącać z waluty eksportowej tylko koszty zagraniczne, związane z bieżącym eksportem.

Eksporterzy, którzy zużywają część waluty eksportowej na wydatki zagraniczne na podstawie ogólnych lub specjalnych zezwoleń Komisji Dewizowej, winni przy odprowadzaniu waluty do banku dewizowego żądać potwierdzenia wg ogólnych zasad na egz. V z podaniem daty i nru zezwolenia Komisji Dewizowej oraz zaznaczeniem, czy odprowadzona waluta stanowi w ramach zezwolenia Komisji Dewizowej ostateczną regulację należności za towar wywieziony w związku z danym zaświadczeniem walutowym.

Na odwrocie egz. V eksporter winien w takim przypadku podać sumę wydatków zagranicznych. Kwota wydatków zagranicznych i kwota waluty eksportowej skupionej przez bank powinny odpowiadać wartości towaru, podanej w zgłoszeniu wywozowym.

II. Instytucje, upoważnione do doręczania zaświadczeń walutowych, winny na zaświadczeniach podawać nr serii, nadany przez Zahan w taki sposób, by nr ten odbijał się także na egz. V.

III. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 24. 7. 1936 r. uważa eksportera za zwolnionego od obowiązku zaofiarowania do skupu dewiz, o ile wykaże się on otrzymaniem należności w złotych z zagranicznego rachunku wolnego.

Wobec tego eksporter polski nie wywiązał się z obowiązku opisanego w § 19 rozporządzenia, o ile otrzymał z zagranicy inne pokrycie, a w szczególności banknoty złotowe. Jeżeli chodzi o Gdańsk — nie stanowi waluty eksportowej w szczególności przesyłka banknotów złotowych, ani wypłata złotych z konta „DAKI". Eksporter, który wywiózł towar, kontrolowany na granicy polsko-gdańskiej, za zaświadczeniem walutowym, nie wywiązał się z obowiązku dostarczenia waluty eksportowej dopóki nie przedstawi egz. V, potwierdzonego przez bank dewizowy lub Polską Kasę Rządową w Gdańsku. Obowiązek dostarczenia waluty eksportowej istnieje niezależnie od tego, czy eksporter otrzymał uprzednio złote z konta „DAKI" lub w inny sposób, czy też nie.

Eksporterzy, którzy otrzymują banknoty złotowe z zagranicy, tłumaczą się, że odbiorcy zagraniczni nie chcą inaczej regulować należności za towar.

Tutaj należy wyjaśnić, że eksporterzy mają prawo domagania się zapłaty w dewizie, jeżeli umowa i faktura zapłatę taką przewidują.

Dla uchronienia eksportera od niedotrzymania obowiązku, wynikającego z § 19 rozporządzenia Ministra Skarbu, eksporter winien dostosować umowy i faktury do wymogów tego paragrafu, to jest umowy i faktury, opiewające na waluty inne niż złote. winny zawierać zastrzeżenie zapłaty w tych właśnie dewizach.

Jeżeli zaś w umowie przewidziano cenę za towar w złotych, eksporter tak w umowie jak i w fakturze *obowiązany jest zastrzec, że zapłata nastąpić może tylko w dewizach lub złotymi z zagranicznego rachunku wolnego.*

Jeżeli eksporter otrzyma zapłatę w inny sposób, niż wyżej wymieniony (np. w postaci przesyłki banknotów złotowych z zagranicy), wówczas taką zapłatę należy traktować jako niedotrzymanie umowy i wyciągnąć odpowiednie konsekwencje prawne i faktyczne.

STOSUNKI HANDLOWE Z POLONIĄ STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

Ukazujące się w mieście Hamtramck (St. Michigan) pismo „Handlowiec" oficj. organ Federacji Kupiectwa Polskiego na stan Michigan, zamieszcza następującą notatkę o konkretnych możliwościach rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a St. Zjedn. A. P. za pośrednictwem kupiectwa polskiego:

„Parę tygodni temu, dzięki pośrednictwu „Handlowca" — jeden z kupców polskich otrzymał pierwszy transport konfitur z Polski. Konfitury te znacznie przewyższają dobrocią — wszystkie konfitury amerykańskie.

Przede wszystkim owoc w Polsce — jak to powszechnie jest wiadomym, jest smaczniejszy i ma więcej zapachu. To właśnie stanowi

o dobroci konfitur. Odbiorca jest ogromnie zadowolony z otrzymanego towaru. Wkrótce też nadejdzie drugi transport tych wybornych konfitur.

Drugie zamówienie wykonane przy pośrednictwie „Handlowca", jest zamówieniem na koszyki z Polski. Zamówienie wraz z pieniędzmi już się znajduje w Polsce. Gdy nadejdzie transport „Handlowiec" nie omieszka podać bliższych szczegółów o całej transakcji.

Dwie te pierwsze próby wykazują, że pismo nasze zaczyna spełniać swe zadanie, na różnych polach w zakresie handlu.

Import towarów z Polski, może być poważnym źródłem przyszłego dochodu kupiectwa polskiego. Trzeba tylko przełamać pierwsze lody. Pamiętamy jak było z pierwszymi transportami — dziś bardzo popularnych szynek z Polski. Obecnie idą one tysiącami nie tylko do interesów polskich, ale i amerykańskich. Szynka z Polski zdobyła sobie już poczesne miejsce, w najlepszych hotelach i restauracjach w całej Ameryce.

Tak jak spopularyzowaną została szynka, tak mogą być spopularyzowane i inne produkty, czy wyroby z Polski. Trzeba tylko zorientować się, jakie najłatwiej mogą mieć pokup, a opłaci się ich sprowadzać... To właśnie stara się robić „Handlowiec".

Dwa pierwsze zamówienia są tylko zachętą do dalszych w tym kierunku starań.

Wydawnictwo „Handlowca" chętnie przyjdzie z pomocą każdemu z kupców polskich, któryby chciał jakiś produkt importować z Polski, udzieli wszelkich informacyj co do importu, czy też postara się pośredniczyć w nabyciu takowego.

Zainteresowani sprawami importu polskiego, mogą się zgłaszać po informacje listownie lub osobiście do biura wydawnictwa, mieszczącego się pn. 2349 Caniff, Hamtramck, Mich. Godziny przyjęć od godziny 6-tej do 8-mej wieczorem".

IMPORT WIKLINY DO FRANCJI.

Import wikliny do Francji nie podlega ograniczeniom kontyngentowym. Opłaty celne według pozycji 146 taryfy francuskiej wynoszą od 100 kg brutto — 5,30 fr. dla wikliny surowej, oraz 8,80 fr. dla wikliny bez kory. Do tego dochodzi 18 fr. jako taxe d'entrepot + 2% ad valorem.

Pomimo niskich stawek, zainteresowanie rynku francuskiego obręczami wiklinowymi jest bardzo nieznaczne.

Francuski przemysł bednarski używa przeważnie do wyrobu beczek — obręczy żelaznych, gwarantujących większą wytrzymałość. Dotyczy to przede wszystkim beczek do wina i piwa. Przy przewozie chemikalii w stanie półstałym, lub sypkim, coraz powszechniejsze zastosowanie znajdują beczki metalowe, lub wyrabiane z dykt, lub wreszcie, jak to ma miejsce przy cemencie — worki papierowe.

Opakowanie z tektury falistej wypiera coraz więcej we Francji — używane poprzednio do pakowania różnych towarów — skrzynie drewniane, dając przy mniejszej wadze i niższych kosztach produkcji — większy współczynnik zabezpieczenia towaru od uszkodzeń.

Na południu Francji do beczek i skrzynek używane są listwy z drzewa kasztanowego fabrykacji francuskiej, a poza tym również obręcze z francuskiej białej wikliny.

Należy dodać, że produkcja białej wikliny we Francji nie tylko wystarcza na pokrycie konsumcji wewnętrznej, lecz daje nadwyżkę na eksport (r. 1935 — 5.786 q, r. 1934 — 6.125 q), a mianowicie do Niemiec (Bawaria), Ameryki Północnej i Anglii. Na niektórych rynkach wiklina francuska konkuruje z wikliną polską (Dania).

OGRANICZENIA PRODUKCJI KROCHMALU I DEKSTRYNY W CZECHOSŁOWACJI.

W końcu września rb. ukazały się dwa zarządzenia, normujące produkcję i zbyt krochmalu i dekstryny oraz cukru i syropu ziemniaczanego. Pozostają one w związku z pracami nad reorganizacą przemysłu czechosłowackiego. Zarządzenia te normują ogólną wysokość produkcji oraz kontyngenty przypadające do produkcji zakładom przetwórczym, ponadto zabraniają ograniczenia produkcji poniżej ustalonych kontyngentów oraz ograniczenia sprzedaży w celach spekulacyjnych. Wchodzą one w życie z dn. 30. IX. 36 r.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1936 R.

AUSTRIA. Z dn. 1 listopada podwyższona zostanie opłata pobierana od obrotu bydłem i mięsem.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Cypr. Dn. 14-go ub. m. opublikowana została nowa ustawa i taryfa celna oraz związane z nimi przepisy i zarządzenia wykonawcze. Głównym celem nowej taryfy było stworzenie większej rozpiętości między stawkami preferencyjnymi dla towarów brytyjskich, a stawkami normalnymi. Ogólna stawka dla wszystkich oddzielnie nie wymienionych w taryfie towarów (taryfa liczy 116 pozycyj) wynosi 16 proc. ad val. w stosunku do towarów brytyjskich i 24 proc. ad val. w stosunku do pozostałych.

Artykuły spożywcze brytyjskie opłacają 12 proc. ad val., inne zaś — 15 proc. ad val. Ze zniżek celnych wprowadzonych nową taryfą wymienić należy zniżki cła na cement, węgiel, środki lecznicze, chemikalia, farby oraz mąkę. Zwyżki celne dotknęły wwozu obuwia, cukru, makaronu i niektórych innych artykułów.

BUŁGARIA. Opłata specjalna od miedzi została czasowo zniesiona w stosunku do niektórych postaci tego metalu.

Z dniem 1 ub. m. obowiązuje nowy współczynnik przeliczenia ceł i opłat komunalnych w złocie na należności celne i komunalne (wwozowe) w banknotach obiegowych. Wynosi on ogólnie i najwyżej 27, to znaczy, że 1 lewa zł = 27 lewom obiegowym (dotychczas współczynnik wynosił 26). Mniejszy współczynnik stosuje się jedynie w kilkunastu pozycjach taryfy celnej.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 25 b. m. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz: poz. 1 ziarna i łuski kakaowe, poz. 597 1) glejta ołowiana, mielona, w proszku i minia.

CHILE. Ogłoszone zostało wyjaśnienie taryfikacyjne w sprawie artykułów elektrotechnicznych do użytku domowego wyrabianych w najwyżej 30 proc. z bakelitu, galalitu i t. p.

EKWADOR. Nastąpiło podwyższenie cła na cukier.

ESTONIA. Ukazało się rozporządzenie w sprawie taryfikacji celnej lokomobil samojeżdżących.

FRANCJA. Wszelkie płatności w rozrachunkach z Niemcami, które wnieśli importerzy francuscy do 25. IX. 36 będą przez Urząd Kompensacyjny rozliczone według kursu dawnego, a płatności począwszy od 26. IX. 36 po kursie nowym.

„Journal Officiel" z 3. X. 36 przyniósł 5 dekretów, wydanych w wykonaniu ustaw monetarnych.

Dekret pierwszy tworzy przy ministrze gospodarki narodowej specjalną komisję celną dla nadzoru cen, która będzie miała na celu projektowanie i przedkładanie ministrom gospodarczym zarządzeń, obniżających stawki celne oraz znoszących kontyngenty na poszczególne towary w razie zaznaczającej się nieuzasadnionej zwyżki cen na te towary w kraju.

Dekret drugi obniża z dn. 10 b. m. cła o 20 proc. na surowce, o 17 proc. na półfabrykaty i 15 proc. na fabrykaty gotowe, jeżeli chodzi o towary niekontyngentowane. Jednocześnie zmniejsza o 20 proc. opłaty od licencyj wwozowych dla towarów kontyngentowych. Komentarz urzędowy do tego dekretu stwierdza, że zniżki celne wynoszą tylko od 5 do 3% wartości towarów tak, że nie wpłyną one na zdezorganizowanie rynku wewnętrznego. Komentarz podkreśla jednak, że obecne zarządzenia są tylko pierwszym krokiem, zmierzającym do przywrócenia swobodnego obrotu towarów między krajami. Jednocześnie dekret zmniejsza tabelę towarów kontyngentowanych o około 100 pozycyj.

Trzeci dekret kasuje opłaty kompensacyjne, stosowane dotychczas do towarów pochodzenia australijskiego, indyjskiego, nowo-zelandzkiego, południowo-afrykańskiego, egipskiego, argentyńskiego i paragwajskiego.

Czwarty dekret podwyższa oprocentowanie dwuletnich bonów obrony narodowej z 3 na 3½%.

Piąty dekret anuluje zarządzenie z 25 września r. b., a więc z dnia, w którym rząd powziął decyzję o dewaluacji franka, które odraczało płatność zobowiązań, wyrażonych w złocie lub dewizach zagranicznych.

Należy dodać, że pewna ilość zniżek została imiennie zastosowana względem niektórych towarów jak np. olejów mineralnych, herbaty i t. p.

Wyjątki od ogólnej obniżki przewidziane są dla towarów objętych ograniczeniami przywozowymi oraz jeśli idzie o wyroby gotowe — dla wszystkich tych (a zatem dla znacznej większości), które opłacają podatek importowy nie zryczałtowany t. j. nie ad valorem. Ponadto nie korzysta ze zniżek celnych pewna liczba innych jeszcze towarów, głównie rolniczych. Znaczenie poczynionych wyjątków poważnie zmniejszyło się na skutek jednoczesnego (prowizorycznego) zniesienia ograniczeń kontyngentowych w odniesieniu do towarów zawartych w blisko 100 pozycjach taryfy celnej. Spośród tych towarów na uwagę zasługują następujące: salmiak, węglan amonu, surówka żelazna, żelazo ocynowane, — ocynkowe, — miedziowane, — ołowiane, atramenty i tusze, niektóre ogniotrwałe wyroby gliniane (cegły etc.), sanitarne wyroby fajansowe, artykuły elektrotechniczne z fajansu, porcelany i t. p., szkło nietłukące, nici lniane i inne, cerata, wyroby dziane z wełny, liczne rodzaje skóry, maszyny dla przemysłu włókienniczego i zbliżonych, obrabiarki do drzewa, śruby drewniane, dykty, forniery, części odzieży z tkanin kauczukowych, różne artykuły z kauczuku, filce oraz zabawki i artykuły zabawkarskie.

Jednocześnie z częściowym zniesieniem ograniczeń przywozowych, obniżone zostały o 20 proc. wszystkie opłaty kontyngentowe. Na uwagę zasługuje również zaprzestanie poboru lub obniżenie wysokości t. z. dodatków walutowo-wyrównawczych, które dotychczas obciążały import z wielu krajów zamorskich o zdeprecjonowanej walucie.

Celem ewentualnego dalszego rozszerzenia zniżek celnych i rozluźnienia reglamentacji przywozu stworzone zostały dwa specjalne komitety, których działalność ma polegać na poddawaniu rządowi odpowiednich wniosków.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** Zostały ogłoszone jako obowiązujące dla Indochin ustawy, dekrety i rozporządzenia francuskie dotyczące następujących zmian ceł i przepisów importowych: taryfikacji szkła nietłukącego, znakowania instrumentów muzycznych oraz przedmiotów ze sztucznej żywicy i z materiałów podobnych, oraz zmian wprowadzonych traktatem handlowym między Francją a Stanami Zjednoczonymi.

GRECJA. Obok zamierzonej podwyżki cła na artykuły luksusowe proponowane jest także zwiększenie ochrony celnej dla miejscowego przemysłu fajansowego i porcelanowego.

Na liście towarów wolnych do wwozu (lista A) zamieszczone zostały fosforowe nawozy sztuczne.

HOLANDIA. Z dn. 1. X. 36 zostały zniesione w myśl nowego układu handlowego przepisy kompensacyjne w zakresie przywozu jugosłowiańskiej pszenicy i kukurydzy. Pozwolenia na przywóz uzyskują importerzy dopuszczeni do przywozu przez Centralę Rolniczą; przy imporcie wymagane jest przedłożenie świadectw pochodzenia. W stosunku do innych zbóż dotychczasowe przepisy nie są zmienione.

Z dniem 1 września r. b. skontyngentowany został wwóz do Holandii wanien emaliowanych z żelaza kutego.

Okres skontyngentowania: 3 miesiące — 1. IX. — 1. XII. 36.

Okres bazowy: — 1934—1935.

Ustawowy przydział kontyngentu: 100% przywozu sztuk w przeciętnych trzech miesiącach okresu bazowego.

Cło na szkło lustrzane zostało zniesione na przeciąg roku poczynając od 1 b. m.

IRLANDIA. Z dn. 12 ub. m. wprowadzono nowe cło na niektóre usztywniające części obuwia oraz rozszerzono zakres przedmiotów podpadających pod stawkę celną pobieraną od wyrobów nie glazurowanych z gliny.

JAPONIA. Na niektóre towary pochodzące z krajów nie posiadających umów handlowych z Japonią i stosujących nieuzasadnione ograniczenia wwozowe względem towarów japońskich nałożone zostało dodatkowe cło w wysokości 50 proc. od wartości. Cłem tym objęty został przywóz świeżego mięsa wołowego i cielęcego, masła, mleka kondensowanego, skór, łoju i kazeiny pochodzenia australijskiego. Jednocześnie uzależniony został od uzyskania pozwolenia przywozowego — wwóz pszenicy, mąki pszennej, wełny baraniej oraz odpadków wełnianych i wełny starej.

KANADA. W dn. 12. IX. 36 nastąpiła wymiana depesz, w wyniku której zostały zniesione obustronne zakazy przywozu towarów, które obejmowały przy imporcie do Kanady produkty takie, jak węgiel, celulozę, drewno, azbest i futra. Przywrócenie normalnych warunków wymiany towarowej pozwoli Kanadzie na wywóz do Z. S. S. R. pszenicy, nasion, krów mlecznych, bydła rogatego, koni, różnych metali i innych.

LITWA. Ustawa walutowa z 1. X. 35 została przedłużona na czas nieograniczony.

MANDŻUKUO. Paczki pocztowe kierowane przez Syberię nie powinny przekraczać wagi 500 gr.

NIKARAGUA. Wprowadzono zmiany cła na tkaniny z jedwabiu sztucznego czystego i mieszanego.

RUMUNIA. Rozporządzenie z 22 ub. m. zwiększa formalności wymagane przy uzyskiwaniu dodatkowych kontyngentów przywozowych przez nałożenie obowiązku uzyskania uprzedniego zezwolenia na przywóz.

STANY ZJEDNOCZONE. W/g doniesień prasy niemieckiej obniżone zostały stawki celne na niektóre artykuły roślinno-spożywcze greckiego pochodzenia.

SZWAJCARIA. W dn. 21. IX. 36 wydane zostało zarządzenie o ulgach celnych dla sadzeniaków oznaczonych gatunków na okres od 15. X. do 30. IV. — Jednocześnie przywóz sadzeniaków (z poz. 45a) może być dokonywany tylko przez Centralę importu zbóż i pasz. Firmy importujące muszą być członkami Centrali.

Z dn. 5 b. m. weszły w życie zniżki cła na kartofle, owoce, jaja oraz na świnie w wadze powyżej 60 kg. (zniżka z 50 na 20 fr. od sztuki).

SZWECJA. Podwyższone zostały opłaty kompensacyjne oraz cło pobierane od margaryny.

TURCJA. Nowe zarządzenie kontyngentowe, które ma wejść w życie w końcu r. b., wprowadzi szereg zmian do obecnego systemu. Przede wszystkim niektóre towary, na które ustalane były kontyngenty importowe, mają być z tej listy wyłączone, przywóz ich odbywać się ma w drodze rozrachunku. Poza tym oczekiwane są zmiany w podziale kontyngentów przypadających do importu przez poszczególne porty.

W dn. 27. VIII. 36 zostało wydane uzupełniające zarządzenie dewizowe, które dozwala niektórym eksporterom, uprawnionym przez Min. Gospodarki na import następujących towarów w równowartości wywozu: skór ciężkich, worków, włókna kokosowego, kauczuku surowego, ziarna kakaowego, herbaty i cyny, w ciągu 3 miesięcy od daty dekretu. W razie przekroczenia terminu muszą eksporterzy odprowadzić efektywne dewizy do Banku Tureckiego.

Wobec dewaluacji franka francuskiego rząd turecki zmuszony był zająć stanowisko w sprawie parytetu swej waluty, opartej dotychczas na franku franc. Oficjalny komunikat rządowy stwierdził, że rząd turecki postanowił utrzymać dotychczasowy parytet złoty funta. Bank Centralny będzie obliczać i publikować periodycznie wartość funta w stosunku do różnych walut zagranicznych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Na rynku marokkańskim istnieje zapotrzebowanie na kosze do owoców. P/24795/49.Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców koszy. P/25986/49.Sz.

Firma w Algierze interesuje się nawiązaniem bezpośredniego kontaktu handlowego z firmami polskimi zainteresowanymi w eksporcie wymienionego artykułu. P/24368/65/Ro.

W Kanadzie istnieje możliwość zbytu zamknięć błyskawicznych. P/25144/44/Ro.

Firma w Kolombo interesuje się importem blachy ocynkowanej. P/25296/56/Ro.

Firma w Malcie interesuje się importem wanien żeliwno-emaliowanych. P/25314/64/3B/RO.

Firma belgijska interesuje się importem: latarek do rowerów, dynamo 6 do 8 wolt, czerwonych świateł tylnych. P/24506/50/Ro.

W dniach najbliższych przybywa do Polski kupiec z Tunisu interesujący się importem różnych artykułów, a mianowicie: galanterii żelaznej, art. emaliowanych cynk., blachy galwanicznej, art. spożywczych, art. włókienniczych, konfekcji męskiej i dziecinnej, krzeseł, dykt, konserw mięsnych i innych. E/25635/95.

Firma w Tel-Aviv posiadająca oddział w Syrii pragnie wejść w kontakt z polskimi eksporterami mleka chudego i skondensowanego oraz z fabrykami małych worków jutowych dla przemysłu ryżowego. E/24990/4E/Kl.

Firma agenturowa w Turcji (Izmir) nawiąże kontakt z eksporterami art. włókienniczych różnego

rodzaju. posadzki dębowej. dykty, wyr. szklanych, ceramicznych, blachy i rur żelaznych, narzędzi, galanterii żelaznej oraz art. chemicznych. E/26023/4M/Kl.

Firma w Bombaju nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/26239/22/Kl.

Firmy agenturowe na Kubie (Hawana) nawiążą kontakt z eksporterami art. żywnościowych, wódczanych, włókienniczych i perfumeryjnych. E/25896/4H/Kl.

Firma w La Paz (Boliwia) posiadająca swą agencję w Arequipa (Peru) interesuje się importem różnych artykułów. E/26034/3.A/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

SKŁADY I HANDEL ŚLEDZIEM.

Tegoroczny sezon jesienny stoi — wobec wykończenia dolnych kondygnacyj nowej chłodni śledziowej w porcie rybackim w Gdyni. i co należy podkreślić — wypełnienia tej chłodni śledziami, już pod znakiem pewnej roli Gdyni w handlu śledziem importowanym, solonym. Nastąpiła choć nieznaczna, ale widoczna koncentracja importowa śledzia w Gdyni. Nie przeszkadzając w niczym Gdańskowi pozwala ona na przyszłość lepiej wykorzystać możliwości handlu tak własnego jak i tranzytowego śledziem solonym.

Jeszcze przed oddaniem do użytku nowej chłodni uruchomiony został nowy magazyn niechłodzony przy nabrzeżu angielskim. Na wiosnę przewiduje się budowę dalszych kondygnacyj nowej chłodni. Chociaż z dotkliwym spóźnieniem, potrzeby ośrodka składowego dla śledzi w porcie rybackim w Gdyni zostały częściowo zaspokojone. Pierwszej ręki matiasy tegoroczne zostały wprawdzie stracone dla składowców gdyńskich: przyszły więc sezon dopiero będzie sezonem pełnych sortymentów, które będą mogły być dobierane na kolej do kraju i w tranzycie — z samej tylko Gdyni.

Strona techniczna właściwego składowania została ostatecznie uregulowana, tak samo, jak (w ostatnim miesiącu) uregulowana została sprawa celowej organizacji pracy w porcie rybackim.

Pozostaje najważniejsze: celowa organizacja samego handlu śledziem, jego samoobrona i skupienie z uwagi na interes własny i reprezentowane przezeń potrzeby konsumentów. Śledź dociera do spożywcy drogi, za pośrednictwo obce, wreszcie za straty na wahaniach cen konsument płaci zbyt wiele. W parze więc ze stroną techniczną, której postęp jest niewątpliwy, winien iść postęp organizacyjny, widoczny w przemyślanej inicjatywie i prawidłowej taktyce prywatnego handlu z jednej strony i w liczeniu się z jego potrzebami i zadaniami na przyszłość — przez czynnik polityki państwowej — z drugiej strony.

KRONIKA.

— **RYZYKOWNE TRANSAKCJE.** Jeszcze przed rozpoczęciem połowu śledzi jarmuckich sprzedali eksporterzy angielscy próbne partie importerom w Gdyni i w Gdańsku. Tak zresztą postępuje się co roku. Solarze angielscy chcą już przed sezonem mieć pewną podstawę do kalkulacji, aby wiedzieć jakie ceny mogą początkowo płacić rybakom. Sprzedają więc eksporterom pierwsze partie, a eksporterzy chętnie robią te ryzykowne transakcje (ryzykowne dla solarza i dla importera polskiego, a nie dla eksportera angielskiego). Bo eksporter zrobiwszy umowę

z solarzem, oferuje fikcyjne partie importerom zagranicznym. A że handel śledziem solonym zawiera już sam w sobie dużo ryzyka, więc i importerzy chętnie ryzykują tym bardziej, że natychmiast sprzedają zakupione partie hurtownikom w kraju. Hurtownik oczekując z niecierpliwieniem na pierwszy statek ze śledziami jarmuckimi, płaci ostatecznie za ryzykowną zabawę: zagranicznego solarza i eksportera, a krajowego importera śledzi.

Bo gdy na przykład połowy będą dobre i ceny będą spadały to wielu hurtowników wycofa się z pierwszego zakupu drogich śledzi. Ryzyko zapłaci importer, a zarobi solarz angielski. Gdy połowy śledzi okażą się niewystarczające, a ceny płacone rybakom angielskim pójdą w górę, to straci tylko solarz w Anglii, a zarobią dalsze ogniwa, tj. eksporter angielski, importer polski i hurtownik krajowy.

Pierwsze ryzykowne transakcje na śledzie jarmuckie (razem Gdynia i Gdańsk około dziesięć tysięcy dużych beczek) zrobiono po cenach wyższych d cen roku ubiegłego o sześć do siedem złotych. I tak pierwszy Trade matis sprzedano po cenach hurtownych (oclone, franco wagon) od 76 zł do 79 złotych, ordinary matis: przeciętnie po 72 złotych za dużą beczkę. Smolmatisy o dwa złote taniej. Za dwie połówki cztery złote więcej.

Ze względu na to, że eksporterzy angielscy na pierwsze partie wyśrubowali ceny, a jest możliwa tendencja zniżkowa, wobec tego importerzy sprzedają te śledzie po cenie kosztów, a nawet i z pewną stratą.

(Komun. Portu Rybackiego).

WYDAWNICTWA

NOWE WYDAWNICTWO INFORMACYJNE.

Ajencja Wschodnia Sp. z o. o. w Warszawie wydała ostatnio drukiem „Warszawski Skorowidz Branżowy na rok 1936/37". Wydawnictwo to wypełnia obszerną lukę w materiale informacyjnym, traktującym o życiu gospodarczym stolicy. Mieści ono w sobie, na przeszło 600 stronicach, szczegółowy skorowidz branżowy, zawierający ok. 700 pozycyj oraz ponad 40.000 adresów placówek gospodarczych i wolnych zawodów Warszawy. Staranny i przejrzysty układ materiału adresowego umożliwia łatwą orientację. Cena książki wynosi zł 7,50.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CAPELLA* CIESZYN*	2. 11. 9. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA* CIESZYN*	4. 11. 11. 11.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Mäntyluoto, Kaskö, Wasa, Yxpila, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	—	
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CAPELLA* CIESZYN*	2. 11. 9. 11.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA* CIESZYN*	4. 11. 11. 11.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	JÄRVAMAA	2. 11.
SKJOLD	9. 11.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	SKJOLD	9. 11.
		ŁOTWA		
URANUS* l. s. LEANDER* l. s.	2. 11. 9. 11.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* l. s. LEANDER* l. s.	2. 11. 9. 11.
SKJOLD	9. 11.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	SKJOLD	9. 11.
ANNA GRETA	10. 11.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	10. 11.
		LITWA		
ANNA GRETA	10. 11.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	ANNA GRETA	10. 11.
MARIEHOLM*	2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	11/12. 11.
SKJOLD	9. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	9. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
URD	2. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	4. 11.
		Stockholm — Kalmar		
INGEBORG MARIEHOLM*	28. 10. 2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	INGEBORG MARIEHOLM*	28. 10. 2. 11.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
IWAN	9/10. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	9/10. 11.
BLENDA	2. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	4. 11.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
EGON LIBAU	2. 11. 9. 11.	*(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON LIBAU	2. 11. 9. 11.
		NIEMCY		
		Hamburg		
TATTI E. RUSS HINRICH TCZEW	31. 10. 3. 11. 7. 11. 10. 11.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	TATTI HINRICH TCZEW	31. 10. 7. 11. 10. 11.
		Bremen		
URANUS* I. s. LEANDER I. s.	2. 11. 9. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* I. s. LEANDER* I. s.	2. 11. 9. 11.
		DANIA		
		Kopenhaga		
SLEIPNER	29. 10. 4. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	30. 10. 5. 11.
		Kopenhaga		
unieruchomiona		*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
		Odense — Aarhus		
ERNA	6. 11. 20. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	6. 11. 20. 11.
		NORWEGIA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
BATAVIA	2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BATAVIA	2. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
URSA	3. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	JAEDEREN URSA	27. 10. 9. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH*	1. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	29. 10.
BALTROVER*	8. 11.	co 2 tygodnie	LECH*	5. 11.
		Hull		
LUBLIN*	1. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	29. 10.
LWÓW*	8. 11.	co tydzień	LUBLIN*	5. 11.
		Manchester/Liverpool		
HINDSHOLM	30. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	HINDSHOLM	31. 10.
		Leith/Grangemouth		
STATEK	30. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	STATEK	31. 10.
		Bristol		
LINDENAU l. s.	22. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	LINDENAU l. s.	22. 11.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
BERENICE l. s.	4. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	BERENICE l. s.	4. 11.
		Rotterdam		
PUCK	3. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	PUCK	4. 11.
CHORZÓW	10. 11.	co tydzień	CHORZÓW	11. 11.
OREST l. s.	29. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	OREST* l. s.	29. 10.
LEDA* l. s.	5. 11.	1—2 razy w tygodniu	LEDA* l. s.	5. 11.
BUTT	31. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUTT	2. 11.
WIBORG	1/2. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 20 dni	WIBORG	1/2. 11.
		BELGIA		
		Antwerpia		
ŚLĄSK*	3. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	ŚLĄSK*	3. 11.
HEL	10. 11.	co tydzień	HEL	10. 11.
BUTT	31. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUTT	2. 11.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	AGHIOS GEORGIOS	1/3. 11.
		Antwerpia		
JÄRVAMAA	2. 11.	*(Rothert & Kilaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA*	3. 11.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	6. 11.
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
unieruchomiona do wiosny		**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona do wiosny	
SKJOLD	9. 11.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	9. 11.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
TANGER LAS PALMAS	3/4. 11. 14. 11.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	TANGER LAS PALMAS	3/4. 11 14. 11.
–		**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	–	
BERNICA	ok. 10. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	GENUA CALABRIA	30. 10. 11. 11
–		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	–	
		PORTY LEWANTU		
HEMLAND* GOTLAND* VASALAND*	ok. 29. 10. ok. 6. 11. ok. 12. 11.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VINGALAND* GOTLAND*	28. 10. 16. 11.
–		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	AGHIOS GEORGIOS	1/3. 11.
SARMACJA*	ok. 29. 10.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LECHISTAN* (ex Hemland)	31. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	27. 10.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	PIŁSUDSKI*	16. 11.
BATORY*	14. 11.	co 2—4 tygodnie	BATORY*	1. 12.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
SAGAPORACK*	31. 10.		SCANMAIL*	27. 10.
SCANPENN*	7. 11.	*(American Scantic Line)*	SCANYORK*	3. 11.
CLIFFWOOD*	14. 11.	co tydzień	SAGAPORACK*	10. 11.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
TANGER	3/4. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	TANGER	3/4. 11.
LAS PALMAS	14. 11.	co 2 tygodnie	LAS PALMAS	14. 11.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
SAN FRANCISCO	4. 11.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	SUECIA	14. 11.
SANTOS	25. 11.	co 3 tygodnie	SANTOS	3. 12.
BORE IX	2. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	AURA	6. 11.
		co 2 tygodnie	COMETA	6. 11.
WISŁA	ok. 5. 11.	*(Rothert & Kilaczycki)*	WISŁA	ok. 12. 11.
PUŁASKI*	9. 11.	co 6 tygodni	PUŁASKI*	18. 11.
KOŚCIUSZKO*	12. 12.		KOŚCIUSZKO*	19. 12.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
HALLAREN	2/3. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	—	
		co miesiąc		
VAALAREN	20. 11.	**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama** (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	—	
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	TITAN	14. 11.
—		co 3 tygodnie	TEUCER	12. 12.
			STATEK	9. 1.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
SPARREHOLM	28. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
TABOR	1. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*		
TORONTO	5. 11.	co 3—10 dni na wejściu	TABOR	16. 11.
		co miesiąc na wyjściu		
SYROS	30. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	SYROS	30. 10.
DRYDEN	13. 11.	co 2—4 tygodnie	DRYDEN	13. 11.
		Porty Australii		
CRIPPLE CREEK	9. 12.	*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	CRIPPLE CREEK	9. 12.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

30 października:

s/s SYROS lin. z portów Gulfu dla wy- i załad., PAM.
s/s GENUA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s DALWHINNIE lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
s/s SINT PHILIPSLAND po węgiel, MEW.
s/s WILHELM TRABER po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s PEGASOS po węgiel, MEW.
z/m WERNER VINNEN ze złomem, PAM.
s/s TORATRE po węgiel, PAM.
s/s SARMACJA lin. z portów Lewantu z towarami, Rothert & Kiłaczycki.
s/s VIKING po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s MONA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s KASTOR ze złomem, PAM.

31 października:

s/s LECHISTAN (ex Hemland) z Gdańska po ładunek na Lewant, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SAGAPORACK lin. z N. Jorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, ASL.
s/s TATTI lin. z Hamburga dla wy- i załadowania. Prowe.
s/s BUTT lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s MARIE FERDINAND po węgiel, MEW.
s/s RAGNAR po węgiel, PAM.
s/s KAUPO po węgiel, Speed.

1 listopada:

m/s TABOR lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s AGHIOS GEORGIOS lin. po ładunek do portów Lewantu i Antwerpii, Rummel & Burton.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokrętowania pas. i wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
m/s STEADY lin. ze śledziami tow. połowów „Mewa" PAM.

2 listopada:

s/s BORE IX lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
m/s HALLAREN lin. z południowej i zach. Afryki dla wyładowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s CAPELLA z Tallinna/Helsinek dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URANUS lub subst. lin. z Bremen/Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
m/s BATAVIA lin. z portów wsch. Norwegii dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. ze Sztokholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s JOHANNES C. RUSS lin. po ładunek do Finlandii, Lenczat.

3 listopada:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Jorku, A. S. L.
s/s SMALAND lin. po ładunek do portów Lewantu. Polska - Lewant.
s/s URSA lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażer. do Hull, Polbrit.
s/s WARSZAWA lin. z Havre/Londynu po emigrantów, Polbrit.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s URD lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s TANGER lin. portugalska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s E. RUSS lin. z Hamburga tylko dla wyładowania. Bergenske.

4 listopada:

s/s BERENICE lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

5 listopada:

s/s WISŁA lin. z Południowej Ameryki dla wyład. i ładowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s UFFE lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

6 listopada:

s/s AURA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s COMETA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s MAJORCA lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.
m/s GOTLAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania, Polska-Lewant.

7 listopada:

s/s NEREUS lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HINRICH lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s MARTHA RUSS I po ładunek do Finlandii, Lenczat.
s/s INGA ze złomem, PAM.

O ZRÓWNANIE HANDLU GDYŃSKIEGO Z GDAŃSKIM POD WZGLĘDEM WARUNKÓW PRZYDZIAŁU DEWIZ.

Od pewnego czasu importerzy gdyńscy narzekają na trudności, na jakie napotykają przy przydziałach dewiz na towary zagraniczne, szczególnie na towary kolonialne, owoce i śledzie. Dopóki zarządzenia dewizowe stwarzały jednakowe warunki gospodarki walutowej na całym obszarze celnym, importerzy gdyńscy nie czuli się tak zagrożeni w swej egzystencji jak po wejściu w życie porozumienia dewizowego polsko-gdańskiego. Sytuacja, jaka wytworzyła się dla importerów odnośnych towarów po wejściu w życie wspomnianego porozumienia, daje wybitną przewagę kupiectwu gdańskiemu nad gdyńskim.

Znane są na ogół wypadki, że Komisja Dewizowa czyni coraz większe trudności w przydziale dewiz, których nie odczuwają jednak tak mocno importerzy gdańscy jak firmy gdyńskie. Dewizy dla firm gdańskich przydzielane są w ramach kontyngentu, przyznanego Gdańskowi przez Bank Polski w stosunku odpowiadającym udziałowi tych firm w przywozie towarów zagranicznych do Polski przed wejściem w życie wyżej cytowanego porozumienia. Wprawdzie kontyngent ten nie pokrywa w całości zapotrzebowania importerów gdańskich, to jednak stworzył on lepsze warunki pracy dla firm gdańskich niż mają to firmy gdyńskie. Technika przydziału dewiz w Gdańsku jest znacznie uproszczona. Przydział dewiz w Gdańsku następuje, jak już wyżej nadmieniono w pewnym stosunku do dawnych obrotów poszczególnych firm z Polską. Firmy gdańskie wiedzą z góry zawsze, jaki będą miały udział w ustalonym kontyngencie dewiz dla Gdańska i wskutek tego mają prawo otrzymania przydziału dewiz awansem na podstawie miesięcznych wniosków, bez uprzedniego przedstawienia wymaganych przepisami dewizowymi dowodów, w wysokości 50% przypadającej dla nich sumy. Przydział dewiz dla importerów gdyńskich natomiast następuje według trybu, ustalonego dla wszystkich importerów polskich. Importer gdyński nie wie nigdy z góry nawet w przybliżeniu, jakimi przydziałami będzie dysponował oraz nie otrzymuje tak łatwo zaliczki na przydział dewiz, jak firmy gdańskie.

Fakt zaliczkowania przydziału dewiz ma bardzo duże znaczenie dla importerów. Umożliwia on kupcowi gdańskiemu swobodniejsze regulowanie należności za importowany towar, wykupywanie inkasa według swego uznania itd. Importer gdański nie napotyka również na przeszkody formalne przy przekazywaniu dewiz za granicę, albowiem nie musi czekać 10—14 dni a bardzo często nawet i dłużej na decyzję Komisji Dewizowej w powyższej kwestii. Nie potrzebuje on się także legitymować z góry pozwoleniem przywozu, ani wartością towaru na tym pozwoleniu. Ten ostatni warunek jest powodem do odrzucania wniosków firm gdyńskich przez Komisję lub Banki Dewizowe ze względów czysto formalnych. Wiadomym jest, że przy dzisiejszej fluktuacji cen, wartość importowanego towaru nie może być ściśle zgodna z wartością, podaną w pozwoleniu przywozu a to dlatego, że od czasu złożenia wniosku o pozwolenie przywozu i daty wystawienia tegoż do czasu zużytkowania pozwolenia trwa najmniej trzy miesiące (pozwolenie przywozu według przepisów importowych zachowuje bowiem ważność w ciągu 3. miesięcy) a w takim czasie ceny za granicą mogą ulec zawsze pewnym zmianom w dół lub w górę. Importer gdyński, chcąc otrzymać przydział dewiz musi w powyższych wypadkach nawet przy bardzo drobnych odchyleniach starać się w Centralnej Komisji Przywozowej o skorygowanie w pozwoleniu przywozu wartości importowanego towaru, inaczej bowiem wniosek jego o przydział dewiz zostaje załatwiony odmownie. Korygowanie wartości towaru w pozwoleniu przywozu połączone jest nie tylko z pewnymi kosztami, ale także ze stratą czasu oraz konsekwencjami niewywiązania się z przyjętych zobowiązań. Tych wszystkich przeszkód nie mają firmy gdańskie. Nie należy również zapominać jeszcze o ułatwieniach, jakie posiadają firmy gdańskie przy transakcjach wiązanych. Importer gdyński musi w razie zarezerwowania przez eksportera polskiego dewiz z transakcji eksportowej wiązanej dla siebie, starać się w drodze normalnej o przydział dewiz, czego nie potrzebuje importer gdański.

Rezultat powyższych ułatwień jest ten, że towar nadeszły do Gdyni na inkaso bankowe dla importera gdyńskiego musi zalegać w magazynach portowych i nie może być przez niego wykupiony na czas, podczas, gdy ten sam towar nadeszły tym samym statkiem i w tym samym dniu, lecz z przeznaczeniem dla importera gdańskiego zostaje bez trudu wykupiony i sprzedany do Polski. Dzieje się to oczywista z krzywdą dla importerów gdyńskich, albowiem niewykupienie dokumentów w przepisanym terminie grozi tym ostatnim konsekwencjami wynikłymi z umowy o dostawę i podrywa zaufanie do kupca gdyńskiego.

Powyższy stan rzeczy nie da się gospodarczo usprawiedliwić albowiem stawia gdańskiego importera w lepsze warunki konkurencyjne od gdyńskiego i nie oszczędza wywozu złotych za granicę. Gdyński handel importo-

wy powinien zdaniem naszym korzystać z tych samych ułatwień przy przydziałach dewiz, z jakich korzysta handel gdański. — Inaczej bowiem handel zagraniczny Gdyni nie będzie mógł się rozwijać.

KRONIKA

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 29 października br. nastąpi podział kontyngentów przywozowych na okres listopad — grudzień. Z towarów kolonialnych podzielone będą kontyngenty: na herbatę z kolonij angielskich, kawę z kolonij angielskich i holenderskich, korzenie z kolonij angielskich i holenderskich, rodzynki z Cypru, masło kakaowe z Anglii i Holandii, orzechy ziemne z Holandii, ryż z Indii holenderskich oraz śledzie świeże i solone z Anglii.

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

Nadeszły nowe transporty herbaty cejlońskiej oraz herbaty z Indii Holenderskich i Indii Brytyjskich. Ostatnia nadeszła w transakcjach wiązanych. Dalsze transporty w transakcjach wiązanych są w drodze i to w większych ilościach.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Zapowiedziany przez nas w ostatnim numerze s/s „Scania" nadszedł do Gdyni dnia 17 października br. i wyładował około 4.500 skrzyń cytryn włoskich nowych zbiorów marki „Primafiore".

Odbiorcami towaru są Aukcje Owocowe, Bałtyckie Aukcje Owocowe i Gdyńskie Targi Owocowe w Gdyni.

Dnia 28 października br. ma nadejść do Gdyni s/s „Sarmacia" z ładunkiem pomarańcz i owoców suszonych.

W pierwszych dniach listopada nadejdą do Gdyni s/s „Lewant" pomarańcze palestyńskie nowych zbiorów.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 25 października br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne ogółem 6.000 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sunkist", 2.461 skrzyń cytryn włoskich nowych zbiorów, 420 skrzyń cytryn syryjskich i 250 kg chleba świętojańskiego. Z powyższych ilości sprzedano 1.175 skrzyń pomarańcz, po cenie 1.48 — 1,50 — i 1,51 zł za 1 kg, 1.850 skrzyń cytryn włoskich po 34, — 38,50 zł za 1 skrzynię oraz 250 kg chleba świętojańskiego po 1,70 zł za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

wystawiły dnia 19 bm. 3.350 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, z czego sprzedano 1.175 skrzyń po 1.48 do 1.51 zł za 1 kg.

Resztę towaru wycofano z powodu braku nabywców.

W tym samym dniu wystawiono do przetargu 420 skrzyń cytryn syryjskich i 368 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedano 400 skrzyń cytryn syryjskich po 30 zł za skrzynię, resztę tych cytryn jak również cytryny włoskie wycofano.

Dnia 21 października br. Aukcje Owocowe wystawiły do przetargu 2.650 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, 368 skrzyń cytryn włoskich i 250 kg chleba świętojańskiego.

Pomarańcze w całości wycofano z powodu braku nabywców, z pozostałych zaś partyj towaru — sprzedano 125 skrzyń cytryn włoskich, osiągając 36 złotych za 1 skrzynię. — Chleb świętojański sprzedano w całości po 1,70 za 1 kg.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Obroty w towarach kolonialnych minimalne, chociaż sezon na niektóre artykuły już rozpoczęty. Należy to przypisać głównie trudnościom dewizowym i nieuregulowanej polityce kontyngentowej. Sytuacja, jaka wytworzyła się obecnie w polityce handlowo - kontyngentowej nie pozwala na angażowanie się w większych transakcjach i dostawach. Niektóre towary są nadal poszukiwane i pomimo, że znajdują się w składach celnych nie mogą jednak z braku pozwoleń przywozowych lub też trudności dewizowych dostać się do wolnego obrotu. Ze względu na sezon przedświąteczny — tendencja na niektóre towary bardzo mocna — ceny zwyżkują.

Kawa surowa:

Odczuwa się prawie zupełny brak kawy brazylijskiej. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie. Kawy niebieskiej jest dostateczna ilość. Przewiduje się zwyżkę cen tak na kawę niebieską jako też i brazylijską a to wskutek zwiększenia się kosztów kompensacyjnych.

Herbata:

W handlu herbaty sytuacja naogół bez zmiany. Ceny utrzymane. Nadchodzi coraz więcej herbaty w transakcjach wiązanych, tj. z Indii holenderskich i brytyjskich. Herbata cejlońska z kontyngentu wrzesień — październik już oclona i wpuszczana zostaje do kraju. Wskutek częściowego zaopatrzenia rynku odczuwa się słabsze zainteresowanie ze strony nabywców tym artykułem.

Korzenie:

Na pieprz — tendencja słaba, ceny utrzymane. Poszukiwany jest natomiast cynamon i ziele angielskie (piment). Tych ostatnich artykułów brak jest jednak w Gdyni.

Masło i ziarno kakaowe:

Masło kakaowe poszukiwane — tendencja bardzo mocna — ceny zwyżkują. Cena waha się od 4,20 — 4,30 zł za kg.

Ziarno kakaowe zwyżkowało za granicą o dalsze 3 sh. na 50 kg. Obecnie płaci się już 43 sh. cif Gdynia. Spowodowało to dalszą zwyżkę cen na towar oclony.

Owoce suszone:

Z Grecji nadeszły nowe transporty fig, sułtanek i koryntek. Figi wiankowe sprzedawane są po cenach od 1,50 — 1,60 zł za kg.

Ceny na sułtanki wahają się w granicach od 2 — 2,15 zł za kg, a na sułtanki amerykańskie od 2,30 — 2,40 zł zależnie od jakości towaru.

Koryntki sprzedawane są po cenie zł 1.40 za 1 kg.

Śliwki amerykańskie — zapotrzebowanie normalne — ceny utrzymane.

Wynoszą one za gat. wielkości 40/50 — zł 1,60, a za gat. wielkości 30/40 — zł 1,70 za 1 kg towaru skrzynkowego.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

W dniu 19 października br. urządziły przetarg wystawiając 500 skrzyń cytryn włoskich (towar własny bez limitu). Towar sprzedano w całości po cenie 34,— do 36,50 za 1 skrzynię. Udział w przetargu wzięło 6 kupców z Warszawy. Łodzi, Katowic i Gdyni. Towar sprzedano w partiach po 100, 50 i 25 skrzyń.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

Urządziły przetarg dnia 20 października br. Do przetargu wystawiły 1.225 skrzyń cytryn włoskich „Primafiore". Towar sprzedano w całości w partiach po 100, 50 i 25 skrzyń uzyskując cenę 36 — 38,50 za 1 skrzynię. — Udział w przetargu wzięło około 20 kupców miejscowych i z głębi kraju.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Turcja.

Do pierwszej dekady października b. r. notowano na rynku tureckim łącznie transakcyi na rodzynki tureckie około 28.000 ton.

W roku ubiegłym w tym samym czasie — około 36.000 ton a w roku 1934 — 22.200 ton.

Ceny na ten artykuł kształtowały się w ostatniej dekadzie następująco:

	za 100 kg cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Lt 16,—	sh 26
typ 8—14	Lt 17,—	sh 29,3
typ 9—15	Lt 18,5	sh 33
typ 10—16	Lt 22,5	sh 38,6
typ 11—17	Lt 24,5	sh 42,3

Załadowania rodzynek do portów europejskich wyniosły 184.865 skrzyń — do portów angielskich 85.162 skrzyń — do innych portów 3.092 skrzyń.

Łącznie załadowano w roku bieżącym do portów europejskich 8.880 ton, w tym samym czasie w roku 1935 — 13.800 ton, w roku 1934 — 8.140 ton, do portów angielskich 5.330 ton. w roku 1935 — 5.380 ton i w roku 1934 3.005 ton, do innych portów 360 ton, w roku 1935 — 285 ton i w roku 1934 — 75 ton.

Całe tegoroczne zbiory rodzynek tureckich ocenia się na 55.000 do 60.000 ton, z czego połowa w ciągu 6 tygodni od otwarcia rynku na ten artykuł, została już z rynku podjęta.

Włochy.

Jak już w jednym z ostatnich numerów podawaliśmy, zbiory tegoroczne pomarańcz włoskich zapowiadają się bardzo dobrze, nie jest jednak jeszcze znana cena na ten artykuł.

Spadek lira spowodował zniżkę cen na cytryny włoskie, które kształtują się obecnie 35 do 40 lirów za 1 skrzynię.

Z każdym tygodniem ładuje się nowe transporty cytryn dla Londynu, Hamburga i Gdyni.

Cena na migdały włoskie słodkie utrzymuje się w dalszym ciągu na wysokim poziomie.

Rumunia.

Rumunia oblicza eksport tegoroczny orzechów włoskich na ca 500 wagonów a 10 ton. W roku bieżącym powołana została do życia Komisja Standartowa, która ma czuwać nad sortymentem towaru eksportowego i jego opakowaniem. Komisja podzieliła gatunki orzechów na: Jumbo 32 mm, Fancy 30—32 mm, oraz Medium 28—30 mm. Wymagane jest opakowanie w workach po 50 i 25 kg.

Stany Zjednoczone.

Zbiór rodzynek w Stanach Zjednoczonych oblicza się w roku bieżącym na 924.000 małych ton (short tons).

Zbiory pomarańcz ocenia się:

Kalifornia — 15.000.000 skrzyń, w roku ub. wynosiły one 14.599.000 a w roku 1934 18.990.000. Floryda — 21.000.000 skrzyń, w roku ub. — 17.700.000, i w roku 1934 — 17.600.000.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 5 listopada 1936 r. | NR. 30

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Sytuacja gospodarcza okręgu Izby Przemysłowo-Handl. w Gdyni na tle sytuacji gospodarczej ogólnej

(przemówienie prezesa p. Stanisława Tora na plenarnym zebraniu w dniu 30 10 br.)

Biorąc za podstawę pierwsze półrocze r.b. (późniejszych danych cyfrowych brak) należy stwierdzić, iż w rzędzie 35 państw świata, posiadających 85 proc. obrotu w handlu międzynarodowym, 27 państw zwiększyło obroty w eksporcie i 26 w imporcie. W liczbie tych państw Polska wykazuje w eksporcie wzrost o 9,32 proc. w stosunku do obrotów tego samego okresu roku zeszłego i w imporcie wzrost o 10,15 proc., zajmując pod względem zwiększenia obrotów pośród państw europejskich jedno ze środkowych miejsc. Coprawda wzrost w imporcie jest większy niż w eksporcie i przez to samo dodatnie saldo bilansu handlowego wykazuje tendencję ku zmniejszeniu, niemniej jednak wzrost importu, odnoszący się głównie do surowców, niezbędnych dla przemysłu, świadczy o ożywieniu tempa obrotów gospodarczych w kraju, a równocześnie o wzroście udziału naszego w obrotach międzynarodowych.

Ostatnio dokonana dewaluacja franka francuskiego, a za nią florena holenderskiego, franka szwajcarskiego, lira włoskiego i wreszcie korony czeskiej, uważana jest w niektórych kołach międzynarodowych za zjawisko, mogące przyczynić się do dalszego ożywienia wymiany międzynarodowej. Zapatrywania takie są w dużym stopniu usprawiedliwione.

Zarządzenia dewaluacyjne wspomnianych państw odezwały się głośnym echem w całej Europie, wywołując i w Polsce różnorodne zdania co do konsekwencyj, jakie u nas zarządzenia te mogą wywołać. Nie wdając się w szczegółowe rozważania na ten temat, stwierdzić należy, że tak warunki wewnętrzne jak i zewnętrzne, które skłoniły wymienione państwa do przeprowadzenia dewaluacji, nie zaistniały u nas, również i stosunki handlowe nasze z tymi państwami nie odgrywają takiej roli w naszych obrotach ogólnych, aby wytworzona nowa sytuacja mogła nam poważnie zaszkodzić i skłonić do zmiany dotąd zajmowanego stanowiska. Przeciwnie — fakt, że gros naszych obrotów handlowych dokonywane jest z państwami, które dewaluację już poprzednio przeprowadziły, przemawia za zachowaniem dotychczasowej linii w zakresie naszej polityki walutowej, zwłaszcza, że tego wymagają również nasze wewnętrzne warunki gospodarcze. To też wyraźne kilkakrotne oświadczenia Rządu w tej sprawie znalazły jednomyślną aprobatę i zrozumienie w odpowiedzialnych sferach gospodarczych, zgrupowanych w samorządzie przemysłowo - handlowym, jak również u szeregu wybitnych ekonomistów.

Nie tylko w zakresie obrotów w handlu zagranicznym, lecz i w gospodarczej sytuacji wewnętrznej Polski nastąpiło w okresie sprawozdawczym polepszenie. Zostało to stwierdzone z całą obiektywnością podczas konferencji informacyjnej, zwołanej z inicjatywy wicepremiera Kwiatkowskiego w połowie ubiegłego miesiąca, w której, na zaproszenie pana Wicepremiera, brałem udział. Nie będę Panom powtarzał znanych z enuncjacyj

publicznych szczegółów tej konferencji, pragnę jedynie stwierdzić, że dane, zawarte w wygłoszonych referatach, znalazły należyte zrozumienie u przedstawicieli sfer gospodarczych, a dyskusja, jaka się na konferencji tej wywiązała, na ogół potwierdziła wyłuszczone przez przedstawicieli Rządu poglądy na sytuację ogólną.

Poprawę w sytuacji gospodarczej naszego okręgu izbowego miałem możność stwierdzić osobiście podczas parokrotnych odwiedzin niektórych obiektów przemysłowych w okręgu izbowym. Na poprawę tej sytuacji w przemyśle wpłynęły powolny wzrost cen produktów przemysłowych, wstrzymanie akcji obniżania cen wyrobów przemysłowych drogą administracyjną i wreszcie poważne ograniczenia importu towarów zagranicznych, które były do pewnego stopnia konkurencją dla przemysłu krajowego. W rezultacie niektóre zakłady przemysłowe w okręgu Izby, jak nam sygnalizuje Bydgoszcz, zdołały podnieść swą zdolność produkcji o 50 proc., przy czym w poszczególnych wypadkach zdolność ta sięga 100 proc. wykorzystania. Tym niemniej zaznaczyć należy, że poprawa sytuacji przemysłu mogłaby być jeszcze znaczniejsza, gdyby dało się usunąć szereg poważnych przeszkód natury organizacyjnej, zwłaszcza w zakresie importu surowców zagranicznych niezbędnych dla należytego funkcjonowania wielu przedsiębiorstw przemysłowych okręgu Izby. Przedsiębiorstwa przemysłowe okręgu izbowego uskarżają się szczególnie na przewlekłą procedurę załatwiania ich wniosków o przywóz surowców względnie narzędzi zagranicznych, niezbędnych dla należytego funkcjonowania tych przedsiębiorstw.

Innego rodzaju trudności przeżywa przemysł przy wywozie towarów swej produkcji. Tu zwłaszcza wchodzą w rachubę formalności przy uzyskiwaniu zaświadczeń wywozowych lub świadectw rozrachunkowych na wywóz, przy czym daje się zwłaszcza wyczuwać niezmiernie skomplikowany aparat instytucyj upoważnionych do wystawiania tego rodzaju zaświadczeń względnie pozwoleń.

W związku z tym przemysł okręgu izbowego wysuwa dezyderat, aby wymagane przy wywozie formalności załatwiane były przez Izby Przemysłowo - handlowe, blisko stojące życia gospodarczego swych okręgów.

Co się tyczy sytuacji w handlu to i tutaj można zanotować pewne przejawy poprawy, aczkolwiek nie tak widocznej, jak w przemyśle. Poprawa ta poza tym w poszczególnych branżach handlowych jest niejednolita. O ile bowiem z jednej strony zanotowano pewne ożywienie w branży bławatniczo-konfekcyjnej, żelaznej i materiałów budowlanych, o tyle z drugiej strony w branżach kolonialnej, drogeryjnej i na razie opałowej obroty utrzymują się na poziomie roku zeszłego. Jednym z powodów tego dla handlu niepomyślnego zjawiska jest to, że rolnik pomorski nie wykazuje takiego wzrostu siły nabywczej, jakaby odpowiadała zwyżce cen produkcji rolniczej. Wytłumaczenie tego zjawiska znajdujemy częściowo w fakcie, że zbiory tegoroczne są w naszym okręgu o 20 — 25 proc. mniejsze niż w roku ubiegłym, co do pewnego stopnia osłabia rezultaty wzrostu cen produktów rolnych.

Jeśli chodzi o te ostatnie, to wzrost cen ułatwił rolnikom spłaty kredytów, zaciągniętych u kupców zbożowych na przednówku. Jednakowoż mimo wzrostu tych kredytów, kupiectwo branży zbożowej nie posiada, z uwagi na wspomnianą zwyżkę cen, odpowiednich kapitałów obrotowych i dlatego w dalszym ciągu odczuwa trudności w wykorzystaniu sprzyjającej koniunktury.

O ile chodzi o wypłacalność konsumentów, to pod tym względem stosunki utrzymały się na poziomie zadawalającym. Natomiast wypłacalność kupiectwa, importującego niektóre towary z zagranicy, uległa pogorszeniu. Powodem zmniejszenia wypłacalności tego kupiectwa wobec krajowych dostawców jest to, że zmuszone jest ono za importowany towar płacić gotówką, gdy tymczasem ze swej strony odczuwa brak dostatecznej pomocy kredytowej.

Wspomnieć jeszcze należy, że stosunki handlowe z Niemcami, na których ożywienie kupiectwo okręgu izbowego liczyło, w okresie sprawozdawczym nie tylko nie nastąpiło, lecz wręcz przeciwnie, obroty handlowe uległy poważnemu skurczeniu dzięki z jednej strony niemożliwości ulokowania na rynku polskim towarów niemieckich ze względu na ich wysokie ceny, a z drugiej strony ze względu na niezmiernie skomplikowany system rozrachunkowy, jak również ze względu na brak odpowiednich kredytów po obu stronach.

W dalszym ciągu na szczególną uwagę zasługuje zagadnienie czteroletniego planu inwestycyjnego, opracowanego przez wicepremiera Kwiatkowskiego, a omawianego w ogólnych zarysach na ostatniej konferencji informacyjnej. Zagadnieniem tym zajmowała się w ostatnich dniach grupa przedstawicieli naszych ciał ustawodawczych podczas wycieczki, której etapem było zwiedzenie szeregu obiektów, położonych w okręgu naszej Izby. Wymienię tu Państwową Fabrykę Dykt w Bydgoszczy, osady rolne w Pszczynie i Trzebieniu, wzorową mleczarnię w Przechowie, oraz tu w Gdyni budującą się halę targową i rzeźnię, port drzewny „Pagedu“, nową chłodnię rybną i wreszcie wykańczany obecnie elewator zbożowy w porcie. Wszystkie te obiekty, posiadające poważne znaczenie gospodarcze, świadczą niewątpliwie o planowej akcji Rządu w zakresie inwestycyj, koniecz-

nych dla uaktywnienia życia gospodarczego kraju.

Rzecz oczywista, że konieczność akcji inwestycyjnej objąć musi szereg różnych dziedzin, mających m. in. doniosłe znaczenie bezpośrednie dla rozwoju naszego portu. Mam tu na myśli budowę kanału przemysłowego, o której wspomniałem już na pierwszym Plenarnym Zebraniu bieżącego roku, w styczniu. Niestety, akcja w tym kierunku, jak dotąd, pozostaje na martwym punkcie. Możnaby nawet powiedzieć, że mamy tu do czynienia jakby z błędnym kołem. Wszyscy są zgodni, że powstanie przemysłu w porcie jest „conditio sine qua non“ jego dalszego rozwoju, niemniej jedni chcą przed rozpoczęciem budowy wiedzieć, jakiego rodzaju przemysł i w jakiej ilości ma wykorzystywać tereny, położone przy zaprojektowanym kanale, a inni znowu chcą widzieć kanał przedtem i następnie zorientować się, gdzie i jak będzie najdogodniej przy nim się rozlokować. Jasnym jest, że w tych warunkach na planową i szybką realizację sprawy uprzemysłowienia portu liczyć trudno. Wydaje się tymczasem, że jedynym racjonalnym rozwiązaniem byłoby powzięcie decyzji budowy kanału przemysłowego, znalezienie źródeł pokrycia związanych z tym kosztów, czy to z funduszów państwowych, czy też o ile z tego źródła jest to niemożliwe, ze źródeł prywatnych przy ewentualnym zainteresowaniu kapitału zagranicznego i wreszcie ustalenie warunków eksploatacji przystosowanych terenów przez zainteresowane branże przemysłu. Przy zastosowaniu takiego trybu postępowania z pewnością uniknie się tych błędów, jakich świadkami jesteśmy przy zabudowie miasta Gdyni.

Drugim zagadnieniem, również o charakterze inwestycyjnym, jest sprawa Stoczni Gdyńskiej. Wiemy, że znaczna większość akcyj tego przedsiębiorstwa została wykupiona przez gminę m. Gdyni. Stoimy jednak już od szeregu tygodni wobec nierozwiązania zagadnienia, kto i w jaki sposób ma nadal tę Stocznię prowadzić. Wszyscy są zgodni co do tego, że w Gdyni Stocznia, chociażby w postaci dobrze zorganizowanych warsztatów okrętowych, istnieć powinna, nie ustalono natomiast, czy mamy dążyć do stworzenia wielkiego przedsiebiorstwa budowy okrętów, aby wykorzystać koniunkturę, jaka w tej dziedzinie wyraźnie się zarysowała na rynku europejskim. Ostatnie dane wykazują, że w wielu krajach stocznie już wykorzystują całość swej zdolności produkcyjnej, a niektóre wstrzymały nawet przyjmowanie dalszych zamówień, bo na dwa a nawet trzy lata mają pracę zabezpieczoną. Czy w tych warunkach nie zaistnieje okoliczność, że nie bedziemy mogli znaleźć stoczni, którab przyjęła zamówienie na nowe jednostki naszej marynarki handlowej? Wydaje się więc, że sprawa Stoczni Gdyńskiej jest sprawą palącą i powinna być jak najszybciej rozwiązana.

Stwierdzając niewątpliwą poprawę w sytuacji gospodarczej, tym niemniej muszę przyznać, iż w dalszym ciągu przepełnieni jesteśmy troską, czy tempo tej poprawy dorównuje postępowi gospodarczemu u naszych dalszych i bliższych sąsiadów.

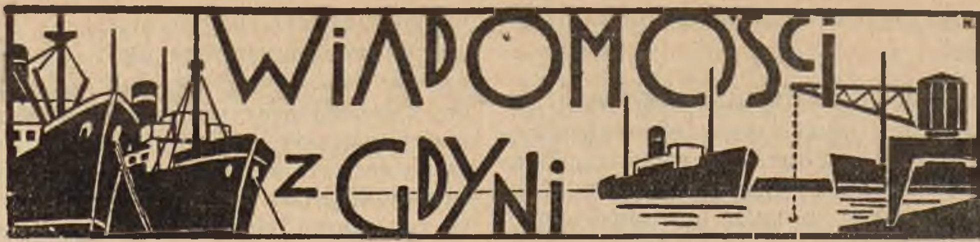
Musimy poczynić jak największe wysiłki w Polsce, abyśmy nadal nie zostawali w tyle. Jest bowiem powszechnie wiadomym, iż niedorozwój gospodarczy powoduje umniejszenie sił obronnych Państwa. Należy się więc domagać, aby obok konsolidacji wewnętrznej, otoczono opieką wszelką działalność gospodarczą, przysparzającą dobrobyt biednemu krajowi. Należy pamiętać, iż zagadnienie rentowności w działalności gospodarczej jest podstawowym warunkiem rozwoju gospodarczego we wszelkich ustrojach i pod wszelką szerokością geograficzną. O rentowność w działalności gospodarczej tak samo walczy Ameryka jak Anglia i jak walczą Sowiety z tą tylko różnicą, że ci ostatni walczą z bardzo małym skutkiem.

Należy wreszcie podkreślić, iż trudny jest większy postęp w takich warunkach, gdzie 90 proc. handlu znajduje się w rękach niepolskich. A zatem i w tym kierunku winna być przeprowadzona planowa akcja.

Odnośnie naszego okręgu izbowego muszę w dalszym ciągu podnieść, iż przywileje udzielane Gdańskowi wpływają ujemnie na życie gospodarcze okręgu. Gdynia jest w porównaniu do Gdańska w dalszym ciągu upośledzona. Dla przykładu przytoczę chociażby przydział kontyngentów importowych.

Również bez zmiany pozostaje na terenie naszego okręgu izbowego kwestia finansowania niektórych działów naszego życia gospodarczego przez instytucje kredytowe mniejszości.

Kończąc, chciałbym wreszcie zauważyć, iż nasze ziemie zachodnie nie odegrały dotychczas właściwej swej roli w ogólnym życiu gospodarczym Polski. W ostatnich dwóch — trzech latach daje się zauważyć pewna akcja ekspansji na inne tereny ze strony zwłaszcza sfer kupieckich okręgu poznańskiego. Nie widać natomiast wyraźnych przejawów ze strony naszego okręgu. Jestem przekonany, że ziemie zachodnie będą musiały odegrać swoją rolę. Należałoby jedynie życzyć, aby to nastąpiło w najbliższych latach, tego bowiem wymaga interes Państwa Polskiego.



PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 30 października rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby przy licznym udziale Radców Izby. Na zebranie to przybył Wiceminister Przemysłu i Handlu p. M. Sokołowski, Dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. S. Łęgowski i Naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewski.

Po powitaniu gości i zagajeniu zebrania Prezes Izby p. Stanisław Tor wygłosił przemówienie sprawozdawcze, obrazując na tle sytuacji ogólnej gospodarcze położenie okręgu Izbowego (przemówienie to podajemy in extenso na wstępie numeru), po czym Dyrektor Izby dr J. Kulikowski zdał sprawozdanie z prac Izby w ciągu okresu od 1 lipca do 30 października rb.

Następnie Wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń zreferował projekty statutów służbowego i emerytalnego urzędników izbowych. Oba te statuty uchwalone zostały przez Plenarne Zebranie.

W dalszym ciągu Plenarnego Zebrania dokonana została w tajnym głosowaniu kooptacja 5 Radców Izby, a mianowicie: do Sekcji Przemysłowej — pp. inż. Kazimierza Krzyżanowskiego z Gdyni i Stanisława Zawadzkiego z Bydgoszczy, do Sekcji Handlowej — p. p. Romana Łukowicza z Kościerzyny i Czesława Nowackiego z Gdyni i do Sekcji Żeglugowo-Portowej — p. Władysława Gieysztora z Gdyni. —

Po zatwierdzeniu uchwał Prezydium Izby w sprawie dodatkowych kredytów w budżecie na rok 1936 oraz po uchwaleniu taryfy opłat administracyjnych Izby, Plenarne Zebranie wysłuchało referatu Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego i Przewodniczącego Komisji Budżetowej Izby inż. Fr. Skąpskiego w sprawie preliminarza budżetowego Izby. Po wyczerpującej dyskusji, w której zabierali głos Radcowie inż. N. Korzon, J. Rummel, J. Mazur, Wiceprezes Izby dr W. Smoleń, Plenarne Zebranie uchwaliło preliminarz budżetowy z nieznacznymi poprawkami.

Na zakończenie obrad Plenarne Zebranie upoważniło Prezesa Izby do powołania niestałej Komisji Importowej, a to w związku z mającym nastąpić przelaniem na Izbę wykonywaniem funkcyi w zakresie udzielania pozwoleń importowych.

W tym samym dniu odbyły się zebrania wszystkich trzech Sekcyj Izby. Podczas tych zebrań sekcje uzgodniły swe stanowisko do spraw stojących na porządku dziennym Plenarnego Zebrania.

KONFERENCJA Z WICEMINISTREM PRZEMYSŁU I HANDLU P. M. SOKOŁOWSKIM.

W dniu 29 października w godzinach wieczornych przebywający w Gdyni p. Wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski w Towarzystwie Dyrektora Departamentu Morskiego p. L. Możdżeńskiego i Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego przybył do Izby na konferencję poświęconą zagadnieniom rozwoju handlu w porcie gdyńskim.

Po zagajeniu konferencji przez Prezesa Izby p. Stanisława Tora, Dyrektor Izby dr J. Kulikowski przedstawił obecny stan placówek handlowych w porcie, trudniących się handlem zagranicznym pod względem ich liczebności i zakresu działania oraz wskazał na inicjatywę, wykazaną przez nie przy obsłudze rynku krajowego. Stwierdzonym zostało, iż placówki handlowe w porcie, pomimo istniejących trudności, obejmują swą działalnością nie tylko Gdynię i najbliższe zaplecze, lecz również obszar całego kraju. Stwierdzono również konieczność pogłębienia przez handel importowy osiadły w Gdyni stosunków bezpośrednich z krajami pochodzenia towarów, sprowadzanych do Polski. Jednym z głównych warunków wzmocnienia firm handlowych, osiadłych w porcie, winno być powiększenie ich udziału w ogólnych kontyngentach przywozowych.

P. Wiceminister Sokołowski zainteresował się szczególnie rozwojem inicjatywy kupiectwa w porcie gdyńskim i podkreślił rolę, jaka przypada handlowi gdyńskiemu w zakresie udoskonalenia metod w naszym handlu zagranicznym z korzyścią dla rynku wewnętrznego. Ministerstwo Przemysłu i Handlu przywiązuje dużą wagę do tego, aby ceny artykułów, importowanych do Polski kształtowane były na właściwym poziomie z uwzględnieniem interesów konsumenta.

W dalszym ciągu konferencji omówiona została sprawa utrzymania w Gdyni warsztatów reparacyjnych dla obsługi statków, które zawijają do Gdyni. Sprawa ta łączy się z koniecznością powstania w Gdyni stoczni. Jest

to dziedzina, którą w pierwszym rzędzie zainteresować się powinien kapitał prywatny.

Sprawy, poruszone na konferencji, będą dodatkowo przedstawione przez Izbę Panu Ministrowi Przemysłu i Handlu w osobnym memoriale.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO — TURYSTYCZNEJ.

W dniu 29 października r. b. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby p. inż. Alfreda Dziedziula posiedzenie Komisji Komunikacyjno - Turystycznej.

Przed przystąpieniem do porządku dziennego p. inż. Dziedziul wygłosił przemówienie ku uczczeniu pamięci Dyrektora Departamentu Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji ś. p. inż. Siła-Nowickiego. Przemówienia tego zebrani wysłuchali stojąc.

Porządek dzienny obrad Komisji obejmował szereg spraw o doniosłym znaczeniu ogólnym, co do których Izba sformułować miała swe stanowisko dla dalszego zakomunikowania go Związkowi Izb Przemysłowo-Handlowych, jak również sprawy, dotyczące zagadnień komunikacyjnych i turystycznych w okręgu Izby i w Gdyni.

Do zagadnień w znaczeniu ogólnym w pierwszym rzędzie zaliczyć należy przedstawioną przez przewodniczącego Komisji p. inż. Dziedziula sprawę zwołania Państwowej Rady Komunikacyjnej. Komisja wypowiedziała się jednomyślnie za koniecznością wystąpienia Izby z postulatem zwołania Rady i ożywienia jej działalności.

Następnie Komisja omówiła sprawę rewizji kolejowej taryfy osobowej, która stanowi przedmiot prac Związku Izb. W sprawie tej Komisja uchwaliła wnioski następujące:

a) ulgi przejazdowe, z których korzystają sfery gospodarcze, należy nie tylko utrzymać, ale o ile możności nawet rozbudować, gdyż leży to w interesie życia gospodarczego,
b) ulgi przywiązane do pewnych grup, a przede wszystkim do pracowników państwowych, należy ograniczyć,
c) ulgi przejazdowe do miejscowości uzdrowiskowych należy zachować i w miarę możności pogłębić,
d) należy żądać, by PKP. dbały o wygodę pasażerów, w szczególności zaś, by w okresach wzmożonej frekwencji dodawano w miarę możliwości technicznych wagony do składów pociągów i wprowadzono pociągi dodatkowe i to w porach, odpowiadających pasażerom,
e) należy dążyć do zrealizowania zasady, że pasażerowie wykupujący bilet za pełną cenę mogą zajmować miejsce w wyższej klasie w wypadkach, gdy w klasie, na którą opiewa bilet, nie znajdują miejsca siedzącego. Wreszcie należy domagać się:
g) aby funkcjonariusze państwowi, jadący za biletami ulgowymi, nie zajmowali najlepszych miejsc, gdyż budzi to uzasadnione rozgoryczenie wśród pasażerów, płacących ceny normalne,
h) aby pracownicy państwowi i członkowie ich rodzin, korzystający z ulgowych przejazdów, nie uprawiali handlu,
i) aby robotnikom kolejowym, jadącym do pracy, a w szczególności wracającym z pracy przeważnie w zabrudzonej odzieży, przydzielono specjalne przedziały.

Poza tym, uznając, iż opłaty za karty uczestnictwa na zjazdy organizacyjne są zbyt wygórowane, Komisja, na wniosek p. radcy Witkowskiego z Grudziądza, zdecydowała wystąpić do Ligi Popierania Turystyki z postulatem o przyjęcie zasady, że Liga zwraca opłatę za niewykorzystane karty uczestnictwa, o ile zostaną one przedstawione do zwrotu n. p. do dni 14-tu od daty zakupienia.

W wyniku dyskusji nad postulatami o uprawnienie osobowej komunikacji kolejowej tut. okręgu, Komisja podkreśliła konieczność ściślejszego zespolenia pod względem komunikacyjnym Gdyni z jej najbliższym zapleczem.

Poza tym Komisja zdecydowała wystąpić bezpośrednio do p. Ministra Komunikacji z memoriałem, wskazującym na konieczność uruchomienia letniego pociągu rannego, kursującego na linii Gdynia — Warszawa, z tym by pociąg ten kursował w ciągu całego roku.

Z kolei Komisja postanowiła wystąpić do Dyrekcji Kolejowej z dezyderatem o skrócenie postoju w Tczewie pociągów, nie podlegających rewizji dewizowej.

Wreszcie Komisja zdecydowała wystąpić do odnośnych zarządów PKP. z postulatem, by wagony sypialne, przybywające do Warszawy i Gdyni, w zbyt wczesnych porach, mogły być przesuwane na boczne tory.

W sprawie regulowania ruchu na drogach publicznych Komisja, wychodząc z założenia, że represje i kary nie są środkiem zaradczym i że należy ludność przede wszystkim pouczać, uchwaliła przedłożone przez p. inż. Dziedziula wnioski następujące:

1) Komenda Wojewódzka Policji Państwowej i Wydział Kom. Bud. Urzędu Wojewódzkiego winni zorganizować perjodyczne konferencje i pouczanie całego podległego sobie personelu dot. regulacji ruchu kołowego i rowerowego.
2) Takież konferencje powinny być organizowane przez zarządy miejskie, wójtów, sołtysów i sekretarzy gminnych i to możliwie przy udziale miejscowych członków Auto i Turing Klubów.
3) Instytucje samorządowe powinny na wszystkich drogach w pewnych odstępach umieszczać standaryzowane i wszędzie jednakowe napisy: „jechać prawą stroną“.

4) Do programu wszystkich szkół w Polsce należy wprowadzić 1 godzinę miesięcznie pouczania i konferencji na temat jeżdżenia i chodzenia po drogach publicznych.
5) W celu ujednolicenia i planowości całej akcji powinno Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Auto i Turing Klubem wydać broszurę, którąby jasno i zwięźle ujmowała poruszone zagadnienie i służyła jako podręcznik dla wymienionych konferencyj i szkół.
6) W tej całej akcji pouczania ludności najczynniejszy udział Auto i Turing Klubów jest pożądany i konieczny.

W tej samej sprawie Komisja uchwaliła, na wniosek przewodniczącego, następujący postulat w odniesieniu do ruchu w okolicach Gdyni i wybrzeża morskiego.

Wobec konieczności usprawnienia i uregulowania ruchu kołowego i pieszego na ożywionych drogach publicznych w okolicach Gdyni i wybrzeża morskiego, osobliwie na szosie od granicy gdańskiej do Redy oraz w letniskach nadmorskich, Komisja Komunikacyjno - Turystyczna Izby zwraca się z prośbą do Komisariatu Rządu w Gdyni i Starostwa Morskiego o urządzenie wzdłuż tej szosy i w letniskach osobnych chodników dla pieszych i osobnych dróg dla rowerzystów. Obecny stan jest groźny dla bezpieczeństwa ruchu oraz pieszych i stanie się coraz groźniejszym w miarę wzrostu motoryzacji i ruchu na tych drogach.

Urządzenie tych dróg Komisja uważa za wysoce naglące i pilne.

Wychodząc z założenia, że ulica Morska w Gdyni jest integralną częścią głównego szlaku w komunikacji międzynarodowej w Północnej Europie, Komisja uchwaliła prosić Izbę, aby wystąpiła do Komisariatu Rządu w Gdyni z wnioskiem o podjęcie studiów nad budową odcinka równoległego, gdyż tylko wprowadzenie ruchu jednokierunkowego może odciążyć ulicę Morską.

Po omówieniu w dalszym ciągu obrad sprawy motoryzacji kraju, będącej w opracowaniu Związku Izb, sprawy budowy i eksploatacji bocznic kolejowych oraz wniosku Związku Korporacyj Młynów Gospodarczych woj. pomorskiego o obniżenie taryfy kolejowej na przewóz węgla i pochodnych, Komisja wysłuchała szeregu uwag radcy J. Rummla w odniesieniu do spraw turystycznych w Gdyni i na Wybrzeżu, jak również w obrębie Szwajcarii Kaszubskiej i przyjęła wniosek o konieczności wystąpienia Izby do Ministerstwa Komunikacji z postulatem, aby w okresie przed sezonem przyznano zniżki kolejowe w wysokości 50 proc. przy nabywaniu biletów przy powrocie po 10 dniach pobytu nad morzem oraz zniżki 75 proc. w okresie posezonowym od 1 września do 31 października.

W łączności z tymi postulatami Komisja stwierdziła, iż pensjonaty i hotele nadmorskie powinny zobowiązać się do zorganizowania tanich pobytów ryczałtowych. Poza tym Komisja uchwaliła szereg dalszych dezyderatów, mających na celu ożywienie ruchu turystycznego na Wybrzeżu.

FUZJA ORGANIZACYJ KUPIECKICH W OKRĘGU IZBY.

W dniu 29 października odbyło się w Grudziądzu posiedzenie zarządu głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu pod przewodnictwem prezesa Związku posła Tadeusza Marchlewskiego.

Na zebraniu tym dokonany został akt o poważnym znaczeniu dla jednolitości kupiectwa w okręgu Izby, mianowicie po długich z obu stron najlepszą wolą podyktowanych pertraktacjach Towarzystwo Kupców w Bydgoszczy zgłosiło swój akces do Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Delegaci tego Towarzystwa w osobach prezesa Cylkowskiego, wiceprezesa Maciejewskiego i dyrektora Tatarka równocześnie podpisali zawarcie odnośnego układu; przy czym prezes Towarzystwa Kupców w Bydgoszczy p. Cylkowski w przemówieniu swoim zaznaczył, że ponad wszystko na decyzję kupiectwa bydgoskiego wpłynęła świadomość, że kupiectwo musi być solidarne i organizacyjnie najściślej zespolone, jeżeli ma spełniać te gospodarcze i społeczne zadania, które muszą dla dobra ogółu być w najbliższym czasie rozwiązane.

Fakt fuzji dwóch czołowych organizacyj kupieckich w okręgu Izby jest dowodem wzrastającej solidarności całego kupiectwa w okręgu izbowym.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO ZA PAŹDZIERNIK BR.

Obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc październik przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 733.675,7 t., z czego na obrót zamorski przypada 721.087,6 t. (we wrześniu 654.878,4 t.) Z ostatniej cyfry na przywóz przypada 119.105,4 t. (we wrześniu 115.315 t.) a na wywóz 601.982,2 t. (we wrześniu 539.563 t.)

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wyniósł 1.601,3 t. (we wrześniu 2.404,3 t.) z czego na przywóz przypada 296,3 t. a na wywóz 1305 t.

Obroty drogą wodną z wnętrzem kraju wyniosły 10.986,8 t. (we wrześniu 8.517,9 t.), z czego na przywóz przypada 2.850,9 t., a na wywóz 8.135,9 t.

Szczegółową analizę obrotów towarowych za październik podamy w następnym numerze. —

ZMIANA STATKU NA LINII LEWANTYŃSKIEJ.

W końcu października Żegluga Polska przejęła w miejsce parowca „Sarmacja“, który pływał dotychczas na linii lewantyńskiej na zmianę z m/s „Lewant“ — drugi statek motorowy tego samego typu m/s „Hemland“, który odtąd będzie pływał pod nazwą „Lechistan“.

REORGANIZACJA TOWARZYSTWA „BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS L. T. D.“

W ubiegłym tygodniu przybyli do Polski członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej tow. okrętowego „Det Bergenske Dampskibsselskab“ w Bergen, które to towarzystwo jest akcjonariuszem firmy „Bergenske Baltic Transports Ltd.“ w Gdyni i Gdańsku.

W związku z wykończeniem budowy gmachu „Bergenske“ zostały przeprowadzone pertraktacje w sprawie dalszej rozbudowy i reorganizacji firmy „Bergenske“ w Gdyni i Gdańsku, przy czym zostało postanowione, że towarzystwo to zostanie przekształcone na nową spółkę akcyjną, w której większość akcyj zostanie przejęta przez polską grupę finansową. Na czele grupy polskiej znajdują się wybitne osobistości z życia gospodarczego Polski i portów polskich.



ZAPOWIEDŹ DALSZEJ ZWYŻKI CEN NA NOWY TONAŻ.

W Anglii, której koniunktura w budownictwie okrętów jest miarodajna dla rynku światowego w tym przemyśle, panuje haussa, całkowicie wytłumaczona, haussa trwała, której końca nie można przewidzieć. Po długich latach depresji buduje prywatny armator, lecz najwięcej podbija cenę wejście pierwszej transzy wykonania kontraktów na budowę wojennych statków uchwalonej „Defence Programme“.

Wielka ilość zamówień i konieczność zaopatrzenia się w części pomocnicze w materiały i surowce znacznie rozszerzyła zakres tej koniunktury budownictwa okrętowego, zapewniając zamówienia dla przemysłu wyrobu stali, kotłów, maszyn, sprzętu okrętowego itd. Ponieważ z drugiej strony stocznie od dłuższego czasu pracowały przy pomocy personelu zredukowanego, więc braknie fachowych i doświadczonych pracowników w przemyśle okrętowym, to znaczy popyt na fachową pracę znacznie przewyższa podaż, co jest drugim źródłem zwyżki kosztów własnych, a więc i cen w ofertach stoczni na przyszłość.

Koła armatorów angielskich uważają sytuację obecną za bardzo niekorzystną dla żeglugi, gdyż koniunktura w żegludze handlowej, bynajmniej jeszcze nieświetna, nie usprawiedliwia łożenia wyższych inwestycyj na nowy tonaż. Również stocznie, w dziale handlowych okrętów, ograniczone z jednej strony trudną jeszcze sytuacją finansową armatorów, z drugiej strony płacąc same wyższe ceny za dostawy, surowce i pracę, pozostaną w niełatwej sytuacji niezbyt się różniącej od sytuacji dnia wczorajszego.

JESZCZE JEDEN WIĘKSZY ARMATOR W FINLANDII.

Pomyślna finansowa sytuacja ogólna Finlandii odbija się również w jej żegludze morskiej, w której w ostatnim czasie daje się zauważyć powiększenie tonażu, na razie co prawda przeważnie przy pomocy statków nabywanych z drugiej ręki. Tylko dla linij bliższych zasadniczo zamawiany jest tonaż nowy. Ale i w tej regule są wyjątki: tak pierwszy fiński większy cysternowiec będzie nowy, to samo statek dla komunikacji z Ameryką Północną (Zatoką Meksykańską).

Największy i najnowocześniejszy tonaż posiada armator Thorden. Obok niego drugim wielkim armatorem jest p. Antti Wihuri. Prowadził on od roku 1912 firmę maklerską, a w roku 1920 był inicjatorem założenia fińskiego związku stewedorów, którego był głównym akcjonariuszem i dyrektorem. W roku 1921 przystąpił do firmy żeglugowej John Nurminen w Helsinkach, którą prowadził jako główny akcjonariusz i dyrektor od roku 1923. Jest to firma ekspedycyjna i żeglugowa, która od roku 1933 nosi nazwę Merihuolto O. Y. (Służba morska, Spółka Akcyjna) i ma oddziały w głównych portach Finlandii. Od roku 1926 istnieje już również firma żeglugowa „Antti Wihuri“, posiadająca obecnie 11 większych statków. Większość tych statków nosi nazwy zaczynające się na „Wi“, jak np. znane w Gdyni: „Wiipunen“, „Wiiri“, — „Winha“, „Wiima“, „Wilke“, „Wirma“, o nośności 4000 do 6.600 t. DW, jest też parę mniejszych, z nich znany w Gdyni „Fredavore“. — Ostatnio nabyty został szwedzki parowiec „Dagmar Salen“ (6,300 t. DW.), angielski

„Specialist" (7.000 t. DW) oraz „Nippon" (7.200 t. DW.) szwedzkiej Wschodnio - Azjatyckiej Kompanii w Göteborgu. Te ostatnie statki podobno będą kursować na dalszej linii, którą armator ten uruchomi, dokładnych szczegółów jednakże o tej linii jeszcze brak.

Równocześnie p. Antti Wihuri zwiększa swe zainteresowanie w liniach bliższych. Tak, na linii Finlandia - Hamburg dotąd armator ten miał we wspólnej z niemieckimi statkami linii tylko jeden statek. Od 1 stycznia 1937 roku wystąpi on jednakże na tej linii samodzielnie, z większą ilością statków. Doświadczenie i wszechstronność zainteresowań pozwalają temu armatorowi na rozwój swego przedsiębiorstwa żeglugi w różnych kierunkach.

Należy podkreślić, że niskie stawki płac marynarzy fińskich pozwalają fińskim armatorom bez trudu operować starym tonażem, kosztownym w eksploatacji i konkurować skutecznie z doświadczonymi przedsiębiorstwami państw o wyższych płacach marynarzy. Zdarzają się nawet ciekawe wypadki, gdy np. na linii szwedzkiej pojawia się na jakiś czas zafrachtowany statek fiński, wykonywujący podróże na rachunek szwedzkiego armatora. Trampy tym bardziej często przechodzą pod fińską banderę, tym samym potęgując efekt obserwowanego obecnie pomyślnego rozwoju żeglugi morskiej Finlandii.

DLACZEGO SPRAWA NIEMIECKICH NOWYCH RYWALI DLA PÓŁNOCNEGO ATLANTYKU NIE JEST AKTUALNĄ?

W prasie fachowej omawiane są możliwości budowy ze strony Niemiec nowych statków dla rywalizacji o niebieską wstęgę oceanu. Okazuje się, że główną przeszkodą jest sprawa celowego zatrudnienia dotychczasowych czołowych statków niemieckich północno-atlantyckiej linii: „Bremen" i „Europa". Wprawdzie statki te w sezonie letnim mogą skutecznie wzmocnić nowe liniowce, co robić jednak z nimi przez pozostałą część roku? Już stosowano statki te do wycieczek na święta Bożego Narodzenia z Nowego Jorku na Bermudy, i to z dużym powodzeniem. Tego jednak za mało. Należałoby użyć tych statków do podróży naokoło świata zamiast dotąd używanych „Resolute" i „Reliance". Tymczasem „Europa" i „Bremen" dla tych podróży mają poważne wady: nie są one przystosowane i budowane do żeglugi w klimacie tropikalnym, oraz mają za duże zagłębienie. Urok podróży naokoło świata polega na zawijaniu do dużej ilości portów, tymczasem statki te cały szereg portów z powodu zbyt dużego swego zanurzenia musiałyby ominąć.

W ten sposób główną przyczyną hamującą budowę nowych transoceanicznych statków niemieckich jest niemożliwość znalezienia ekonomicznego zajęcia dla dotychczasowych czołowych transatlantyków niemieckich.

RUCH STATKÓW W OSLO W ROKU 1935/36 UDZIAŁ STATKÓW POLSKICH.

W okresie od 1. 7. 35 do 1. 7. 36 r. weszło do portu Oslo 28.530 statków morskich z 5.124,075 t. pojemności rej. netto i 8.970,929 t. pojemności rejestr. brutto przy czym wzrost wobec roku poprzedniego wyraża się liczbą 76.112 t. r. netto wzgl. 211.676 t. r. brutto. Wśród statków na wejściu bandera polska co do liczby statków (11) zajęła 7 miejsce po statkach norweskich, szwedzkich, niemieckich, duńskich, angielskich i sowieckich, pod względem tonażu (26.131 t. r. br.) 10 miejsce. W. M. Gdańsk figuruje w ruchu z 1 statkiem z 1.010 t. r. br. pojemności.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

HOLENDERSKI RYNEK DRZEWNY.

Import drewna zagranicznego do Holandii okrągłego i tarcicy, zarówno twardej jak i miękkiej, obrazują poniższe cyfry:

w 1933 r. 1.725.221 ton za 51.880.000 Fl.
w 1934 r. 1.628.398 ton za 49.720.000 Fl.
w 1935 r. 1.314.651 ton za 32.055.000 Fl.

Ostatni rok wykazuje nienormalny spadek, spowodowany zastojem w budownictwie i przemyśle.

Jeżeli wyłączyć drewno pochodzenia zamorskiego, to można ugrupować ważniejsze kraje europejskie, eksportujące drewno według znaczenia ich jako dostawców drewna dla Holandii w następującej kolejności wg statystyk holenderskich na rok 1935:

Drewno okrągłe iglaste, ogólny import do Holandii w 1935 r. — 1.002.000 Fl.

Łotwa	25%	wart. ogólnego importu do Holandii
Z.S.S.R.	25%	„ „ „ „ „
Czechosł.	16½%	„ „ „ „ „
Polska	16%	„ „ „ „ „
Belgia	½%	„ „ „ „ „
Niemcy	½%	„ „ „ „ „

Drewno iglaste, tarte nieobrobione, ogólny import do Holandii — 20.293.000 Fl., w tym Z. S. S. R. 56%, Polska 13½%, Finlandia 12%, Szwecja 9%, Litwa 2½%, Czechosłowacja 2%.

Drewno iglaste, tarte, bardziej obrobione, ogólny import do Holandii: 394.000 Fl., w tym Polska 70%, Szwecja 18%, Czechosłowacja 3½%.

Dębina okrągła, ogólny import 621.000 Fl., w tym Belgia 27%, Polska 25%, Dania 13½%, Litwa 12%, Jugosławia 3%.

Dębina tarta, ogólny import do Holandii 1.518.000 Fl. (jeżeli chodzi o ten towar, należy wziąć jako konkurujące do pewnego stopnia

z Polską także i dwa kraje zamorskie, mianowicie Stany Zjednoczone i Japonię): St. Zjednoczone 44%, Polska blisko 30%, Japonia 7½%, Z. S. S. R. 5½%, Belgia 2%.

Buczyna okrągła ogólny import do Holandii w 1935 r.: 242.000 Fl., w tym Niemcy 60%, Belgia 20%.

Buczyna tarta, ogólny import: ca 300.000 Fl. w tym Polska 40%, Czechosłowacja 15%.

Kopalniaki, ogólny import 1.796.000 Fl., w tym Belgia 32%, Finlandia 25%, Z. S. S. R. 18%, Polska 12½%, Niemcy 7½%, Łotwa 5%.

Pale i słupy, ogólny import 940.000 Fl., w tym Belgia 23%, Z. S. S. R. 19%, Polska 18%, Niemcy 11%.

Progi kolejowe, ogólny import 490.000 Fl., w tym Z. S. S. R. 56%, Polska 31%, Niemcy 4½%, Łotwa 4%.

Dykty (trypleks i multiplex) z olchy i brzozy ogólny import ca 2.600.000 Fl., w tym Z. S. S. R. 31%, Polska 29%, Łotwa 17½%, Finlandia 12½%.

Dykty dębowe, ogólny import 300.000 Fl. ca w tym Polska 37%, Łotwa 29%.

Forniery, ogólny import 515.000 Fl., w tym Niemcy 48%, Francja 24%, Polska 20%.

W roku 1935 import z Polski do Holandii wynosił:

drewno iglaste okrągłe	za Fl.	163.000
drewno iglaste tarte	za Fl.	2.682.000
drewno iglaste tarte bardziej obrob.	za Fl.	285.000
dębina okrągła	za Fl.	157.000
dębina tarta	za Fl.	465.000
buczyna	za Fl.	198.000
słupy telegraficzne i pale	za Fl.	195.000
podkłady	za Fl.	155.000
kopalniaki	za Fl.	215.000
dykty olchowe i brzozowe	za Fl.	733.000
dykty dębowe	za Fl.	115.000
forniery	za Fl.	101.000
	Fl.	5.464.000

Wszystkich gatunków drewna i półproduktów z drzewa Polska wyeksportowała do Holandii za Fl. 5.627.000, — reszta, t. j. 163.000 Fl. przypada na inne, wyżej niewymienione, typy, jak np. drzewo miękkie liściaste oraz inne drzewo twarde poza dębiną i buczyną.

Ponieważ ogólny eksport Polski do Holandii w 1935 r. wynosi Fl. 12.111.000, udział drzewa i wyrobów z niego wyniósł bez mała 50% (t. j. nieco mniej, niż w latach 1933 i 1932).

Poddając analizie wszystkie cytowane wyżej cyfry zauważyć się daje, iż: drewno iglaste tarte stanowi ca 50% wartości naszego drzewa eksportowanego do Holandii dykty i forniery stoją na 2 miejscu i stanowią ca 17%, na trzecim zaś miejscu stoi drzewo twarde w stanie tartym.

W każdej z wyliczonych 3 grup inne kraje były głównymi naszymi konkurentami na rynku holenderskim, w pierwszej grupie: Z. S. S. R., Finlandia i Szwecja, w drugiej: Z. S. S. R. i Łotwa, w trzeciej: Stany Zjednoczone i Japonia. Krajem, który podobnie jak Polska, specjalizuje się w dostawach drewna użytkowego oraz jodły i świerku w większych długościach, jest Czechosłowacja. W związku z dewaluacją guldena oraz walut innych krajów europejskich nastąpić mogą pewne zmiany w zakresie konkurencji zagranicznej, na rynku holenderskim, w głównych jednak pozycjach interesujących polski eksport drzewny nie są oczekiwane większe przesunięcia.

O WŁAŚCIWE METODY HANDLOWE Z INDIAMI BRYTYJSKIMI.

Państwowy Instytut Eksportowy zwraca uwagę firm eksportowych polskich na potrzebę należytego utrzymywania kontaktu z tym rynkiem. Instytutowi znane są fakty, że firmy, które posiadają agentów i przedstawicieli, usiłują skądinąd oferować towar wprost odbiorcom, nawet po cenach niższych niż agentom. Postępowanie takie jest wysoce szkodliwe i narazić może nie tylko firmy eksportowe na utratę przedstawiciela, ale również wpłynąć ze względu na specyficzny charakter rynku indyjskiego na obniżenie opinii o firmach polskich w ogólności i niechęć do utrzymywania stosunków handlowych z Polską.

Uwagi te oczywiście dotyczyć mogą również innych rynków zagranicznych.

NOWE WARUNKI ZBYTU TOWARÓW POLSKICH W KANADZIE.

Umowa handlowa polsko - kanadyjska, która weszła w życie z dniem 15 sierpnia 1936 roku, przyniosła dla szeregu towarów polskich zniżki stawek celnych, zmieniając w ten sposób warunki zbytu.

Dla zorientowania eksporterów polskich podajemy poniżej porównanie dotychczasowych i obecnych stawek celnych dla niektórych pozycyj.

Szynki w puszkach opłacały dotąd 35% od wartości, obecne cło wynosi 24 proc., oraz pobiera się jak uprzednio, 8 proc. t. zw. „sales tax“ i 3 proc. „excise tax“. Dotychczas ceny szynek polskich kalkulowały się zbyt wysoko. Obecnie prowadzone są badania w zakresie możliwości zbytu.

Od nasion koniczyny pobierana była stawka celna w wysokości 3 centy od funta, obecnie wynosi ona 2¼ centa plus opłata 3% tytułem „excise tax“. Import nasion koniczyny do Kanady podlega wahaniom w zależności od zbiorów miejscowych. W roku 1931 przywóz wyniósł 193 tys. dolarów, w roku 1932 — 132 tys., w latach 1933 i 1934 około 1 tys., a w roku 1935 — 116 tys. Tegoroczna susza spowoduje przypuszczalnie wzrost zainteresowania importem.

Nasiona buraków cukrowych są jak dotychczas wolne od cła. Grzyby suszone opła-

cały 30% od wartości, co najmniej jednak 10 centów od 1 funta. Obecne cło wynosi 15% a. v., do tego dochodzi dotychczasowa opłata 8 proc. „sales tax“ i 3 proc. „excise tax“. — Zniżka cła wprowadza w zakresie tego artykułu poważne ułatwienie zbytu.

Wyroby alabastrowe opłacały: ornamenty i statuetki 30 proc. a. v., obecnie 23 proc., inne wyroby 35 proc., obecnie 22½ proc., oraz opłaty dodatkowe 8 proc. i 3 proc. Wyroby ze szkła — 32½ proc. dotychczas, a obecnie 27% plus opłaty 8 proc. i 3 proc. zaś wyroby ze szkła do wykończenia 22½ proc. dot., 10 proc. a. v. obecnie oraz 3 proc. „excise tax“. Polskie wyroby szklane znajdują zainteresowanie na rynku kanadyjskim. W zakresie pyłu cynkowego i blachy cynkowej zasadniczo warunki zbytu nie ulegają zmianie, gdyż podobnie jak dotychczas oba te artykuły wchodzą bez cła. To samo dotyczy klepek dębowych.

Od mebli i ich części cło wynosiło 45% a. v., zniżone zostało obecnie do wysokości 27 proc. a. v., plus opłaty dodatkowe 6 proc. i 3 proc. Dotychczas przywóz z Polski był niewielki. Prowadzone są badania w kierunku wzmożenia dostaw.

Z innych artykułów wymienić można włosie końskie, wolne jak i uprzednio od cła oraz włosie tapicerskie, opłacające zamiast 20 proc. — 15 proc. plus opłaty dodatkowe 8% i 3 proc., smołę drzewną wolną od cła, która interesuje odbiorców kanadyjskich, skóry bydlęce niewyprawione oraz surowe futrzane wolne od cła. Firmy kanadyjskie interesują się przywozem skórek króliczych.

Kosze opłacały dotychczas, podobnie jak kufry i walizy, 40 proc., obecnie 35 proc. i jak uprzednio opłaty dodatkowe 8 proc. i 3 proc. Szczecina jest wolna od cła i może znaleźć zbyt w Kanadzie.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 PAŹDZIERNIKA 1936 ROKU.

AUSTRALIA. Z dn. 19 ub. m. weszły w życie zwolnienia od t. z. primage duty względnie obniżki tej opłaty w stosunku do około 40 artykułów i grup artykułów.

BELGIA. Cło na jedwabniki zostało kilkakrotnie obniżone z dn. 7 b. m.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Rodezja Południowa.** Ogłoszona została proklamacja, w myśl której mogą być zwolnione od cła materiały używane do pakowania herbaty oraz cukier surowy do rafinowania.

CHILE. Obniżone zostało cło na aparaty do golenia bakelitowe, galalitowe i t. p.

Wprowadzono nowe zasady w przydziale dewiz na podróże zagraniczne i import artykułów luksusowych oraz wszystkich artykułów określonych jako „niekonieczne“.

CZECHOSŁOWACJA. Wśród krajów, do których Kolumbia zastosowała przymus wymiany towarowej na zasadach kompensat, znajduje się również Czechosłowacja.

Z dn. 12. X. 36 Bank Narodowy uruchomił ponownie przyjmowanie wpłat na konta clearingowe.

Z dn. 10 b. m. podwyższone zostały dodatki celne pobierane od zbóż.

Poza powyższymi dodatkami obowiązują w Czechosłowacji również co miesiąc ustanawiane dodatki celne od masła i bydła. Dodatki te podobnie jak dodatki zbożowe są odnotowywane metodycznie w niniejszej rubryce, jednak tylko wówczas, gdy wykazują zmianę wysokości w porównaniu z miesiącem poprzednim.

ESTONIA. Z mocą od 2 ub. m. uległy zmianie stawki celne pobierane przy przywozie desek, bali i t. p. z drzewa sosnowego i świerkowego oraz wszelkiego rodzaju drzewa opałowego (bez cła).

FINLANDIA. Rozważana jest sprawa obniżki cła na benzynę oraz podwyższenia podatku od samochodów używających innych niż benzynę materiałów pędnych.

FRANCJA. Rozporządzenie Ministerstwa Rolnictwa znosi ograniczenia obowiązujące dotychczas przy przywozie koni rzeźnych, mączki dla dzieci, grochu włoskiego, prosa, dari, siemienia kanarkowego oraz drzewa orzechowego.

Dopuszczone zostały do wolnego wwozu szczupaki, karpie, liny i węgorze pochodzenia polskiego, estońskiego, włoskiego, łotewskiego i litewskiego oraz pstrągi pochodzenia polskiego o wadze ponad 600 gr.

Rozważana jest możliwość dalszych obniżek ceł w szczególności na benzynę, naftę i artykuły kolonialne.

HOLANDIA. W związku z ostatnimi zarządzeniami monetarnymi rząd holenderski zniósł kontyngentowanie następujących artykułów:

Dekret Nr 4. z dnia 7. X. 36. Meble drewniane, poz. stat. hol. 646.

Dekret Nr 6. z dnia 7. X. 36. Koce wełniane i półwełniane, poz. stat. hol. 732.

Dekret Nr 8. z dnia 7. X. 36. Skóry i wyroby ze skóry, poz. stat. hol. 664, 665/2/3, 666, 673.

Dekret Nr 11. z dnia 8. X. 36. Blacha cynkowa, poz. stat. hol. 397.

Z dniem 1 października r. b. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres baz.	Przydz. ustaw.	Okres skont.
Siatki metalowe	1934.	15% wartości	6 mies.
Siatki żelazne	1934.	70% wartości	6 mies.
Mydło toaletowe	1935.	60% wagi netto	6 mies.
Przędza lniana nieskręcana	1935.	50% wagi brutto	3 mies.
Dykta dębowa	1934.	50% wagi brutto	12 mies.
Superfosfat	1.V.35.—1.V.36.	60% wagi brutto	3 mies.
Rury bez szwu	1934.	60% wagi brutto	6 mies.
Cement	1931. 1932.	40% wagi brutto	9 mies.

Cło na kawę zostało obniżone o 50%.

INDIE BRYTYJSKIE. Do obszaru celnego Indyj Brytyjskich przyłączyły się morskie państwa Katiawar.

KANADA. Ze strony przemysłu metalowego wpłynął wniosek o podwyższenie cła na t. zw. wełnę stalową.

NIEMCY. Obrót rozrachunkowy ze Szwajcarią został przywrócony z dn. 10. X. 36. Kurs przeliczeniowy ustalono według zmienionego kursu franka szwajc.

NORWEGIA. Z dn. 7. X. 36 został przywrócony obrót rozrachunkowy z Włochami wg nowego kursu lira.

PALESTYNA. Uległy zmianie opłaty weterynaryjne za badania podczas kwarantanny zwierząt przeznaczonych do uboju.

Z dn. 1 b. m. ustalone zostały nowe ewaluacje zbóż i mąk na czas do końca b. r.

RUMUNIA. Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Handlu Urząd kontyngentowy zostaje zreorganizowany, przy czym jednocześnie następuje odpowiedni podział importerów na grupy, a w związku z tym wnioski o pozwolenie przywozu będą wnoszone w zależności od rodzaju towarów do Urzędu, któremu Bank Narodowy wskazuje kwoty przydziału rewiz.

SZWAJCARIA. Z dn. 5 b. m. weszły w życie zniżki celne na owoce suszone, świeże winogrona, pomarańcze i mandarynki, migdały i orzechy, kapustę (bez cła), brukiew (bez cła), cebulę jadalną (bez cła), pomidory (bez cła) i inne świeże jarzyny, jaja (bez cła) oraz na kukurydzę jadalną.

TUNIS. Zgodnie z dekretem z dn. 2. X. 36 wszystkie osoby zamieszkałe w Tunisie mają obowiązek zgłoszenia swego stanu posiadania za granicą.

Dn. 8 b. m. ogłoszone zostały zmiany cła na ryby słodkowodne.

TURCJA. Według zarządzenia Banku Centralnego płatności wynikające z obrotów clearingowych z krajami dewaluacyjnymi ma „Türkofis" dokonywać według kursów dawnych, o ile rozrachunek nastąpił do dn. 25. IX. 36 włącznie.

WĘGRY. Rozporządzenie z 2 b. m. ustanawia szczegółową taryfikację dwudziestu różnych artykułów, w tym włosia i szczeciny.

WŁOCHY. Pozwolenia na zawieranie prywatnych kompensat wydawane będą przez Istcambi. Waluty z wywozu mogą być przeznaczone jedynie na spłatę importu.

Kurs rozliczeniowy w rozrachunku z Niemcami ustalono w stosunku 1 RM = 7,63 lira. Obrót rozrachunkowy zostaje natychmiast podjęty.

Uległy obniżce stawki celne na następujące towary: pszenicę, kukurydzę, mąki (za wyjątkiem żytniej), grysik (Griess), wyroby z ciasta pszennego, chleb i suchary okrętowe, oleje jadalne, węgiel kamienny i inne kopalne materiały palne, koks, jaja drobiu, jęczmień, owies, smalec, słoninę, oraz bydło, jednakże zniżki cła na bydło są bez większego znaczenia wobec istnienia niskich cen konwencyjnych, które nadal obowiązują. Poza tym w 30 pozycjach taryfy celnej nastąpiła zmiana stawek dotychczasowych celem skompensowania zniżki spowodowanej zniesieniem 15 proc. specjalnego cła od wartości, wprowadzonego w roku 1931. Cło specjalne od wartości nie stosowało się nigdy do towarów clonych według stawek konwencyjnych.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY RYB MORSKICH W PAŹDZIERNIKU.

Ogólna ilość złowionych ryb morskich w październiku dała liczbę wysoką: 1.756.890 kg wartości 933.119 złotych, jednakże w skład jej weszło 1.498.600 kg śledzi z połowów morza Północnego, o wartości 749.300 złotych i tylko 258.290 kg wartości 183.819 zł przypadło na połowy przybrzeżne.

Niemniej zaznaczyć trzeba, że względem października ub. roku połowy przybrzeżne się nie zmniejszyły (X. 1935: 258.180 kg) wartość zaś nawet, co jest nader dodatnim objawem dla ekonomicznego stanu naszego rybactwa i to objawem od dawna nie notowanym — znacznie się podniosła, gdyż wartość październikowych połowów ub. roku wyniosła zaledwie 162.752 zł. Podniesienie wartości połowów w październiku bieżącego roku w porównaniu z zeszłorocznym tłumaczy się w pierwszym rzędzie znacznie obfitszymi połowami węgorzy, oraz połowem makreli, których w październiku ub. roku nie łowiono wcale.

Trzeba mieć na względzie, że październik ubiegłego roku był szczególnie niepomyślny co do ilości i wartości złowionej ryby; tak październik 1934 roku dał ryby o 206 tys. kg więcej, o wartości większej o 45 tysięcy złotych.

Od tego chwiejnego stanu połowów przybrzeżnych jakże dodatnio odbija wzrost połowów śledzi na morzu Północnym: w odpowiednim miesiącu ub. roku złowiliśmy tam tylko 810.200 kg, o wartości 405.100 złotych, czyli wzrost tych połowów wynosi 85 procent, tak co do ilości, jak i co do ich wartości. Rezultat tym więcej godny uwagi, że flotyla rybacka północno-morska, łowiąca pod polską banderą, w tym czasie się nie zwiększyła.

Podział rybołówstwa przybrzeżnego na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco (ilość podano w kilogramach, wartość jednego kg w groszach podano w nawiasie):

Mielnica 40 (240), troć 240 (400), płastugi: stornia 54.420 (30), zimnica 4.720 (24), gładzica 1.170 (30), skarp 2.810 (50), śledziki 51.560 (50), szproty 51.400 (55), węgorze 37.920 (250), dorsze: 44.070 (20), kwapy 2.820 (30), makrele 1.310 (85), szczupaki 1.320 (160), okonie 570 (50), płocie 1.170 (30), certy 2.750 (50). Wartościowo

największą pozycję stanowiły węgorze, potem idą szproty, śledziki, płastugi i dorsze.

Na poszczególne obwody w połowach przybrzeżnych przypada: Hel 113.810 kg o wartości 55.159 zł. Gdynia 64.080 kg o wartości 20.807 zł, miejscowości od Jastarni do W. Wsi 47.410 kg o wartości 90.210 zł, miejscowości pełnego Bałtyku: Chłapowo—Karwia 15.600 kg o wartości 7.990 zł, nad zatoką: od Pucka do Obłuża 17.390 kg o wartości 9.653 zł.

Jeśli chodzi o zbyt połowów przybrzeżnych to największym odbiorcą okazały się wędzarnie, zakupując: 137.410 kg — 89.205 zł, czyli o 20 tys. kg więcej jak w roku ubiegłym, co świadczy o rozbudowie dalszej wędzarnictwa na wybrzeżu. Na rynku miejscowym sprzedano 105.850 kg o wartości 88.879 zł. Najmniejsze ilości, bo zaledwie 15.030 kg o wartości 5.735 zł wywieziono do Gdańska, czyli o połowę mniej jak w roku ubiegłym.

KRONIKA.

— **NOTOWANIA CEN ŚLEDZI SOLONYCH.** W końcu ubiegłego tygodnia płacono w Gdyni w porcie rybackim za śledzie solone z polskich połowów i importowane, franco wagon, za całą beczkę, w złotych:

1. **„Mewa", polskie połowy:** yarmouthy pełne — small matties 70, matties 70, matfulls 70, mleczaki T. B. 87, yarmouthy ylen: small matties 64, matties 64, matfulls 64. Szkockich pełnych FF brak, szkockie puste tylko matfulls — 72, innych brak. Solone ze świeżych importowanych śledzi: pełne — small matties, matties i matfulls — 66. Takież puste: small matties, matties i matfulls — 62, tornbellies — 45.

2. **Importowane Yarmouthy:** trójka — small matties 76, matties 78, matfulls — brak. I trade — small matties 74, matties 75, matfulls — brak.

Ordinary — small matties 69, matties 70, matfulls 70.

3. **Importowane szkockie:** trójka — small matties — brak, matties 90, matfulls 90. Wick-Stronsay, I trade: small matties 85, matties 84, matfulls 84, crownmatties 82, crownspents 64.

4. **Holenderskie:** small matties 68, matties i matfulls 69.

5. **Matiasy Stornoway:** large 110, selected 100 (za 2 półbeczki).

6. **Norweskie:** Vaar 5/6 — 42, 6/7 — 45, Sloe 5/6 — 43, 6/7 — 44. Islandzkie 75. Schneideheringe 85.

7. **Islandzkie:** oryginalne 75, zeszłoroczne „Faxa" — 45.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.** Przy ogólnej tendencji zniżkowej dla śledzi angielskich, która się zaznaczyła w krajach importujących, nasz rynek jest mocniejszy dla tych śledzi, co nie tłumaczy się popytem, lecz głównie warunkami i organizacją importu do nas tych śledzi. Zwiększenie kontyngentów na śledzie holenderskie, wypadające szczególnie korzystnie wskutek deprecjacji guldena holenderskiego, mogłoby korzystnie wpłynąć w kierunku osłabienia ogólnego cen na śledzie importowane.

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN*	9. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	CIESZYN*	11. 11.
CAPELLA*	16. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	18. 11.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri	SÖDERHAMN l. s. ok.	13. 11.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	MARTHA RUSS I l. s. ok.	20. 11.
		3) Mäntyluoto, Wasa, Oulu	CARSTEN RUSS l. s.	14. 11.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN*	9. 11.	**Tallinn**	CIESZYN*	11. 11.
CAPELLA*	16. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	18. 11.
		Tallinn		
—		*(Rothert & Kiłaczycki)*	KODUMAA	20. 11.
		co 2 tygodnie	JÄRVAMAA	4. 12.
		Tallinn		
SKJOLD	9. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	SKJOLD	9. 11.
HALFDAN	23. 11.	co 2 — 3 tygodnie	HALFDAN	23. 11.
		ŁOTWA		
		Ryga		
URANUS* l. s.	9. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	URANUS* l. s.	9. 11.
MINOS* l. s.	16. 11.	co tydzień	MINOS*	16. 11.
		Ryga		
SKJOLD	8. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	SKJOLD	9. 11.
HALFDAN	23. 11.	co 3 tygodnie	HALFDAN	23. 11.
		Ryga — Liepaja		
PIONIER I	10. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	PIONIER I	11. 11.
	23. 11.	co 2 tygodnie		25. 11.
		LITWA		
PIONIER I	10. 11.	**Kłajpeda — Memel**	PIONIER I	11. 11.
	23. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie		25. 11.
MARIEHOLM*	9/11. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	MARIEHOLM*	11/12. 11.
	23. 11.	co 2 tygodnie		23. 11.
SKJOLD	8. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	SKJOLD	9. 11.
HALFDAN	22. 11.	co 2 tygodnie	HALFDAN	23. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	16. 11.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	18. 11.
BIA MARIEHOLM*	9/11. 11. 11/12. 11. 23. 11.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	BIA MARIEHOLM*	9/11. 11. 11/12. 11. 23. 11.
IWAN	9/10. 11. 23/24. 11.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	9/10. 11. 23/24. 11.
BLENDA	16. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	18. 11.
LIBAU EGON	9. 11. 16. 11.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	LIBAU EGON	9. 11. 16. 11.
		NIEMCY		
TCZEW ALBERT OLGA	10. 11. 14. 11. 17. 11.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	TCZEW ALBERT OLGA	10. 11 14. 11. 17. 11.
URANUS* I. s. MINOS* I. s.	9. 11. 16. 11.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* I. s. MINOS* I. s.	9. 11. 16. 11.
		DANIA		
SLEIPNER	11. 11. 18. 11.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	12. 11. 19. 11.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	20. 11. 4. 12.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	20. 11. 4. 12.
		NORWEGIA		
BORGILA BATAVIA BORGILA	9. 11. 16. 11. 23. 11.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BORGILA BATAVIA BORGILA	9. 11. 16. 11. 23. 11.
JAEDEREN URSA	17. 11. 1. 12.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA JAEDEREN	9. 11. 24. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH*	15. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	12. 11.
BALTROVER*	22. 11.	co 2 tygodnie	LECH*	19. 11.
		Hull		
LUBLIN*	15. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	12. 11.
LWÓW*	22. 11.	co tydzień	LUBLIN*	19. 11.
		Manchester/Liverpool		
EGHOLM	11. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	EGHOLM	11. 11.
OLAF	15. 11.	co 1—2 tygodnie	OLAF	15. 11.
SVANHOLM	18. 11.		SVANHOLM	18. 11.
STATEK	13. 11.	**Leith/Grangemouth**		
	20. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	14. 11.
		co tydzień		21. 11.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU l. s.	22. 11.	co miesiąc	LINDENAU l. s.	22. 11.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
ARIADNE l. s.	11. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	ARIADNE l. s.	11. 11.
IRENE l. s.	18. 11.	co tydzień	IRENE l. s.	18. 11.
		Rotterdam		
CHORZÓW	10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	CHORZÓW	11. 11.
PUCK	17. 11	co tydzień	PUCK	18. 11.
OREST l. s.	14. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	OREST* l. s.	14. 10.
LEDA* l. s.	20. 11.	1—2 razy w tygodniu	LEDA* l. s.	20. 11.
BUSSARD	13. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUSSARD	13 11.
BUTT	23. 11.	co 10—11 dni	BUTT	23. 11.
WIBORG	24/26. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	WIBORG	24/26. 11.
		co 16/18 dni		
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	11. 11.
ŚLĄSK*	17. 11.	co tydzień	ŚLĄSK*	18. 11.
BUSSARD	13. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUSSARD	13 11.
BUTT	23. 11.	co 10—11 dni	BUTT	23. 11.
—		*(Rummel & Burton)*	STATEK	20/23. 11.
		co 3 tygodnie		
KODUMAA	18. 11.	**Antwerpia**		
JÄRVAMAA	2. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA*	17. 11.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	20. 11.
	1. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		4. 12.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
SKJOLD	8. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	SKJOLD	9. 11.
HALFDAN	22. 11.	co 2 tygodnie	HALFDAN	23. 11.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
LISBOA	9. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	LISBOA	9. 11.
LAS PALMAS	9. 11.	co 2 tygodnie	LAS PALMAS	9. 11.
OLDENBURG	27/28. 11.		OLDENBURG	27/28. 11.
		Porty Sycylii		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA	koniec listopada	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	EUDORA	koniec listopada
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
ALBANIA	ok. 10. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	HISPANIA	12. 11.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
VASALAND*	ok. 15. 11.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	GOTLAND*	17. 11.
VIKINGLAND*	pocz. grudnia	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VIKINGLAND*	6. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	STATEK	20/25. 11.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
LEWANT	25. 11.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LEWANT*	28/30. 11.
			LECHISTAN*	ok. 17. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	B. Porty dalsze	
BATORY* 14. 11.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI* 16. 11. BATORY* 1. 12.
ARGOSY 21. 11. SCANSTATES* 28. 11. SCANMAIL* 5. 12.	**Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	SAGAPORACK* 10. 11. SCANPENN* 17. 11. CITY OF FAIRBURY* 24. 11.
LISBOA 9. 11. LAS PALMAS 9. 11. OLDENBURG 27/28. 11.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	LISBOA 9. 11. LAS PALMAS 9. 11. OLDENBURG 27/28. 11.
SANTOS 25. 11. VALPARAISO 3. 12.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)* co 3 tygodnie	SUECIA 14. 11. SANTOS 3. 12.
NAVIGATOR 17. 11. BORE VIII 28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	COMETA ok. 10. 11. BORE IX ok. 30. 11.
PUŁASKI* 10. 11. KOŚCIUSZKO* 12. 12.	*(Rothert & Kilaczycki)* co 6 tygodni	WISŁA ok. 14. 11. PUŁASKI* 18. 11. LEISE MAERSK 5. 12. KOŚCIUSZKO* 19. 12.
VAALAREN 20. 11.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	VAALAREN 20. 11.
—	**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	— TITAN 14. 11. TEUCER 12. 12. STATEK 9. 1.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	
UDDEHOLM 13. 11. TANA 27. 11. RYDBOHOLM 28. 11.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	TABOR ok. 21. 11. TROLLEHOLM ok. 16. 12.
DRYDEN 19. 11. CRIPPLE CREEK 9. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	DRYDEN 19. 11. CRIPPLE CREEK 9. 12.
—	**Porty Australii** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

10 listopada:

s/s PUŁASKI lin. z Połudn. Ameryki z pasażerami i towarami, Gd. Am. L. Ż.

s/s ALBANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.

m/s PIONIER I lin. z Rygi/Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s BIA lin. wschodnio-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BALTROWER lin. z Gdańska po ładunek i pas. do Londynu, P. Z. K. B.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka, dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s SAGAPORACK lin. po ładunek do N. Jorku i Baltimore via Kopenhaga, American Sc. Line.

m/s COMETA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.

s/s SEVSAPLES z fosforytami, Pantarei.

s/s ANTHIPPI N. MICHALOS po węgiel, PAM.

s/s MARONKA PATERAS po węgiel, Bergenske.

s/s KASTOR po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

s/s ERNST HUGO STINNES 11 po węgiel. PAM.

s/s PEGASOS po węgiel, PAM.

11 listopada:

s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s EGHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s ADELE TRABER po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s BERTHA po węgiel, Bergenske.

s/s GRETA po węgiel, MEW.

12 listopada:

s/s HISPANIA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.

s/s ALFA po węgiel, MEW.

s/s HILDA po węgiel, PAM.

s/s BRETLAND, po węgiel, PAM.

13 listopada:

m/s UDDEHOLM lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s BUSSARD lin. z Rotterdamu/Antwerpii dla wy- i załadowania, Prowe.

STATEK lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

14 listopada:

m/s BATORY lin. z N. Jorku z pocztą, pasażerami i towarami, Gdynia—Amer. L. Ż.

s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s OREST lin. lub subst. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

m/s SUECIA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Oc. Ag. Okrętowa.

s/s IRENE MARIE z ładunkiem pirytów, PAM.

s/s FRANKRIG po węgiel, PAM.

15 listopada:

m/s PIŁSUDSKI lin. ze stoczni w Göteborgu, Gd. Am. L. Żegl.

s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

m/s VASALAND lin. z portów Lewantu tylko dla wyładunku, Pol.—Lew.

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.

s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyład. Polbrit.

s/s VIKING lub s/s VAERING po drzewo, PAM.

16 listopada:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s MINOS lub subst. lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s URD lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.

s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.

m/s BATAVIA lin. z portów wschodnio-norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.

s/s LILLY po cukier, PAM.

s/s SILIA po cukier, PAM.

s/s HUNDIKSVALL z rudą, Behnke & Sieg.

17 listopada:

s/s SCANPENN lin. po ładunek do N. Jorku, Am. Sc. Line.

m/s GOTLAND lin. po ładunek do portów Lewantu, Polska—Lewant.

s/s OLGA lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s JAEDEREN lin. z portów zachodnio-norweskich, tylko dla wyładowania, Bergenske.

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s WARSZAWA lin. z Havre z towarami, Polbrit.

s/s NAVIGATOR lin. z Rio, Santos, Buenos Aires tylko dla wyładowania, Bergenske.

18 listopada:

s/s SWANHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s KODUMAA lin. z Antwerpii dla wyład. i ładow. do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s AUSEKLIS ze złomem. PAM.

SPADEK IMPORTU TOWARÓW KOLONIALNYCH I OWOCÓW.

Troska o utrzymanie aktywnego bilansu handlowego, którego saldo dodatnie w roku bieżącym znacznie się zmniejsza w stosunku do roku ubiegłego musiała zwrócić baczniejszą uwagę czynników miarodajnych na import towarów. W miarę zmniejszającego się salda dodatniego, zaczęto stosować coraz większe trudności w odniesieniu do importu niektórych towarów. Pociągnęło to za sobą bardzo znaczne skurczenie się importu szczególnie towarów gotowych. Import najgłówniejszych owoców zagranicznych i towarów kolonialnych spadł w bieżącym roku w okresie od 1 stycznia do 30 września pod względem tonażu w stosunku do importu w tymże okresie ubiegłego roku od 3 — 79%. O ile chodzi o wartość importową, to i pod tym względem redukcja w niektórych artykułach wynosi od 12—33,5 proc. W niektórych towarach wartość importu, pomimo spadku tonażu nieco wzrosła. Tłumaczy się to tym, że ceny tych artykułów podniosły się już w krajach produkcji oraz tym, że importerzy polscy wskutek braku na czas pozwoleń przywozu nie mogli poczynić zakupów w najkorzystniejszych okresach.

W dziale owoców świeżych pod względem tonażu największy spadek importu wykazują jabłka, następnie cytryny, arbuzy i melony, wiśnie i czereśnie oraz pomarańcze i mandarynki, a w dziale owoców suszonych — śliwki. Pod względem wartości kolejność spadku importu jest następująca: jabłka, śliwki suszone, arbuzy i melony, pomarańcze i mandarynki, wiśnie i czereśnie oraz cytryny. Cyfrowo import w wyżej podanym okresie przedstawiał się następująco:

	tonaż		% spadku lub zwyżki	wartość w tys. zł		% spadku lub zwyżki
	1935	1936		1935	1936	
jabłka świeże	2 818,9	583,7	— 79,3	1 729	346	— 80
wiśnie i czereśnie	179,8	132,6	— 26	133	105	— 21
arbuzy i melony	1 491,1	1 011,2	— 32,2	327	216	— 34
cytryny	9 520,0	5 631,7	— 40,8	3 852	3 283	— 14,7
pomarańcze, mandar. i grapefruity	28 561,8	22 422,5	— 21,4	13 111	10 333	— 22
śliwki suszone	3 743,2	2 838,8	— 24,4	2 406	1 553	— 35,4
rodzynki, figi koryntki i daktyle suszone	2 079,9	2 036,7	— 3	1 351	1 409	+ 4,2

Import bananów utrzymany na poziomie importu z roku ubiegłego.

Zwiększył się bardzo znacznie w roku bieżącym na skutek nieurodzaju owoców świeżych krajowych import śliwek świeżych oraz moreli i brzoskwiń. Śliwek przywieziono za 1149 tys. zł, wobec 1001 tys. zł w roku ubiegłym (plus 14,9%,) a moreli i brzoskwiń za 243 tys. zł, wobec 74 tys. zł w roku ubiegłym, czyli więcej o 230 proc.

W towarach kolonialnych największy spadek wykazują herbata i korzenie pod względem tonażu; pod względem wartości natomiast — korzenie, kawa a w końcu dopiero herbata. Import innych artykułów kolonialnych skurczył się nieznacznie. Przywieziono w okresie od stycznia do końca września br. kawy — 4.650,1 ton,wartości 5.668 tys. zł, wobec 4.961,3 ton, wart. 7.032 tys. zł w takimże okresie ub. r. (spadek tonażu — 6,3%, wartościowo — 19,3%), herbaty — 1.079,5 ton, wart. 3.988 tys. zł, wobec 1.304,1 ton, wart. 4.530 tys. zł w ub. r. (spadek tonażu — 22,7%, wart. ca 12%), korzeni — 1.043,8 ton, wart. 1.233 tys. zł, wobec 1.166,4 ton, wart. 1.629 tys. zł w ub. r. (spadek tonażu 10,9%, wart. 24,7%), migdałów i orzechów laskowych i włoskich — 703,4 ton, wart. 1.627 tys. zł, wobec 745,7 ton, wart. 1.597 tys. zł w ub. r. (spadek tonażu o 4,3%. zwyżka wart. o ca 2%), ziarna kakaowego — 4.917,9 ton, wart. 3.719 tys. zł, wobec 5.192,7 t., wart. 3.700 tys. zł (spadek tonażu 5,3%. zwyżka wartości 0,51%).

Biorąc pod uwagę sytuację, jaka wytworzyła się w naszym handlu zagranicznym, szczególnie obecną sytuację handlowo-kontyngentową nie ma na razie żadnych widoków zwiększenia importu najważniejszych owoców południowych oraz kawy i herbaty.

KRONIKA

NOWY TRANSPORT ŚLIWEK SUSZONYCH I MORELI.

Dnia 27 10 br. m/s „Piłsudski" przywiózł z Ameryki Półn. około 2540 worków śliwek

suszonych kalifornijskich, wagi około 2534 ton.

Tym samym statkiem nadeszło do Gdyni z U. S. A. około 700 kg. moreli suszonych.

CYTRYNY I OWOCE SUSZONE.

Dnia 3 11 br. nadszedł do Gdyni s/s „Sarmacia“ nowy transport cytryn w ilości około 9400 skrzyń.

Tym samym statkiem nadeszło z Turcji 380 ton owoców suszonych jak figi, koryntki i sułtanki.

Z tego samego kraju nadeszło poza tym 3000 kg orzechów laskowych i 3000 kg migdałów łuszczonych.

PRZEDSTAWICIELSTWO NA KAWĘ GUATEMALSKĄ W GDYNI.

Urząd Centralny Oficina Central del Cafe Ministerstwa Rolnictwa Guatemalskiego dla sprzedaży kawy ustanowił w Gdyni Generalne przedstawicielstwo na kawę dla Polski. Przedstawicielstwo oddane zostało p. Aleksandrowi Wiatrakowi, Vice-Konsulowi Costa Rici, zamieszkałemu w Gdyni przy ulicy 10 Lutego 24. Dotychczasowe przedstawicielstwo, które posiadała firma Henryk Cohnstaedt i Co w Warszawie zostało odwołane.

HERBATA ZA EKSPORT BIELI CYNKOWEJ.

Dnia 30 10 br. odeszło z Gdyni do Indyj holenderskich statkiem „Chorzów“ 100 ton bieli cynkowej. Za eksport ten, który jest eksportem rekordowym nadejdzie herbata dla jednej z firm gdyńskich i firmy gdańskiej. Eksportu dokonano za pośrednictwem firmy Perlow w Gdańsku. Ogólny wywóz bieli cynkowej do Indyj holenderskich wynosił w roku 1935 — 16 ton, a w roku bieżącym do 31 sierpnia — 33 ton.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Handel towarów kolonialnych notuje pewne ożywienie, a to z uwagi na okres przedświąteczny. Jakkolwiek obroty w stosunku do obrotów w październiku się zwiększyły, to jednak stanowią zaledwie 60—65% obrotów zeszłorocznych w tym czasie. Odczuwa się jeszcze zawsze trudności w zakresie importu towarów, szczególnie przy uzyskiwaniu na czas pozwoleń przywozu oraz przydziału dewiz. Odbija się to ujemnie na sprawności firm importowych oraz naraża ich na niepotrzebne koszty i konsekwencje, wynikłe z przyjętych zobowiązań.

Tendencja na niektóre towary mocna — na niektóre zaś słaba, szczególnie na owoce suszone.

Kawa surowa.

Wskutek zwiększonych ostatnio dowozów kawy brazylijskiej — w handlu tym artykułem nastąpiło pewne odprężenie. Wprawdzie zapotrzebowanie rynku nie może być jeszcze w całości zaspokojone, to jednak nie ma już takiego głodu w tym artykule, jak w poprzednich okresach. Pomimo tego ceny utrzymane są na wysokim poziomie: Rio 7 — zł 4,20 — 4.40 za kg, Santos — zł 4,80 — 5,00 za kg. Kaw niebieskich dostateczna ilość. Ceny: Guatemala zł 5,60 do 5,70 za kg, Maragogype zł 6,20 — 6,40.

Rynki zagraniczne dążą do stabilizacji rynku kawowego. Obroty tranzytowe krajów kontynentalnych nienadzwyczajne. Zapasy kawy w tych krajach dość duże. Kolumbia i Centralna Ameryka utrzymują ceny na poprzednim poziomie. Brazylia podnosi ceny na Rio i Santos. Tendencja mocna. Nowy Prezydent Narodowego Urzędu dla kawy w Brazylii, który rozpocznie swoją działalność z dniem 9 11 br., będzie prowadził dotychczasową politykę kawową w energiczny sposób.

Herbata.

Tendencja mocna. Ceny utrzymują się na wysokim poziomie, a to z uwagi na brak dostatecznej ilości towaru, oraz wysokie koszty transakcyj wiązanych. Wynoszą one obecnie: Sumatra 13,20 do 13,40 zł za kg, Cejlon zł 16,40 — 16,75 za kg, a na gatunki herbaty z Indyj brytyjskich zł 13,50—13,75.

Korzenie.

Ceny na pieprz utrzymane na poziomie poprzednim. Po walutowych komplikacjach zniżka cen została już wyrównana. Za pieprz czarny uzyskuje się obecnie zł 5,— do 5,10 za kg. Cynamonu i ziela angielskiego brak z uwagi na małe kontyngenty na te artykuły.

Masło i ziarno kakaowe.

Ceny na masło kakaowe nieco zniżkowały a to wskutek podziału nowych kontyngentów przywozowych. Obecnie cena waha się za 1 kg 4 — 4.20 zł wobec zł 4,20 — 4,30 w ubiegłym okresie.

Cena na ziarno kakaowe wynosi obecnie zł 2,10 — 2,15 za kg towaru oclonego, wobec zł 4,20 — 4,25 w ubiegłym tygodniu. Ceny zakupu spadły z 43 na 39—39,6 sh za 50 kg.

Owoce suszone.

Dowozy zwiększone. Tendencja słaba. Ceny zniżkują.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W okresie od 25 października do 5 bm. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne ogółem 1.839 skrzyń cytryn włoskich „Primafiore“, 1.874 skrzyń pomarańcz kalifornijskich „Sunkist“, 4 wagony (450 worków po 100 kg) śliwek suszonych jugosłowiańskich, 225 skrzyń sułtanek kalifornijskich i 143 skrzyń fig smyr-

neńskich. Z powyższych ilości sprzedano: 1.774 skrzyń cytryn po 31—36,— zł za skrzynię, 300 skrzyń pomarańcz kalifornijskich po 1,42 do 1,48 zł za kg. Z wystawionych 4 wagonów śliwek jugosłowiańskich sprzedano 3 wagony w cenie 73 gr za 1 kg (towar oclony) loco stacja Zebrzydowice. Sułtanki zostały sprzedane w całości po 76 gr za 1 kg (towar nieclony). Również jako towar nieclony sprzedano figi smyrneńskie, całą partię po 55 gr za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 27 października br. aukcję na której wystawiono 924 skrzyń pomarańcz kalifornijskich ze s/s „Canada“, wagi 36.036 kg i 243 skrzyń cytryn włoskich ze s/s „Scania“, wagi 9.953 kg. Pomarańcz sprzedano 150 skrzyń (5.850 kg) uzyskując 1,48 zł za 1 kg. Pozostałą ilość pomarańcz wycofano z powodu braku nabywców. Zainteresowanie tym artykułem bardzo słabe. Cytryny sprzedał aukcjonator w całości po 37,— i 37,50 zł za 1 skrzynię. Do przetargu stanęło 10 kupców.

Na aukcji w dniu 4 bm. wystawiono do przetargu 1.000 skrzyń cytryn włoskich, z czego wycofano 65 skrzyń, resztę sprzedały aukcje po 31,— do 34,— zł za 1 skrzynię. Z wystawionych 950 skrzyń pomarańcz kalifornijskich sprzedanych zostało 150 skrzyń. Płacono za 1 kg 1,42 do 1,48 zł. Poza tym wystawiono 225 skrzyń sułtanek kalifornijskich i 143 skrzyń fig smyrneńskich. Te partie sprzedano jako towar nieclony. Sułtanki po 76 gr. figi po 55 gr za 1 kg. Dawał się odczuć brak żywszego zainteresowania. Obecny stan możnaby określić „sytuacją wyczekującą“. Udział w aukcji wzięło 20 kupców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

w tym okresie urządziły tylko jeden przetarg, wystawiając w dniu 2 bm. 596 skrzyń cytryn włoskich, które zostały sprzedane po 32,— do 36,— zł za 1 skrzynię. Cenę wyższą względnie niższą osiągano zależnie od towaru, który dzielono na: towar zielony, pół-żółty i żółty.

Oprócz cytryn dano do przetargu 4 wagony śliwek suszonych jugosłowiańskich. Towar sprzedano oclony, loco stacja Zebrzydowice, uzyskując 73 gr za 1 kg. Wycofano 1 wagon. Udział w przetargu wzięło ca 20 kupców z kraju.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Turcja.

W drugiej połowie października br. notowano na rynku tureckim łącznie transakcyj na rodzynki w ilości 39.940 ton, podczas gdy w roku ubiegłym wyniosły one 47.940 ton. Zbiory tegoroczne rodzynek tureckich, jak widać z naszych ostatnich notowań w porównaniu z rokiem 1935 są mniejsze o ca 20%. W tym samym czasie w roku 1934 zbiory wyniosły 23.200 ton.

Ostatnio zwyżkowała cena sułtanek smyrneńskich. Zwyżkę tę spowodował zwiększony popyt na ten artykuł w związku ze zbliżającym się okresem gwiazdkowym.

Większym zainteresowaniem cieszyły się zwłaszcza wyższe gatunki. Ostatnie notowania cen sułtanek tureckich:

	za 100 kg cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Lt. 16,75	sh. 28,6
typ 8—14	Lt. 17,75	sh. 30,3
typ 9—15	Lt. 19,25	sh. 33,–
typ 10—16	Lt. 23,5	sh. 40,6
typ 11—17	Lt. 25,5	sh. 44,–

Załadowania łącznie w bieżącym sezonie wyniosły do portów europejskich 15.360 ton, w roku 1935 — 21.830 ton, w roku 1934 — 12.970 ton. Do portów angielskich załadowano w tym czasie w roku 1935 — 8.570 ton, w roku 1934 — 4.010 ton.

W ostatnich dniach października br. cena sułtanek typu 9—15 zwyżkowała do 20 Lt. za 100 kg (sh. 35,—). Jest to najwyższa notowana w tym sezonie cena. Tak poważną zwyżkę cen tłumaczy się tym, że sułtanki greckie i australijskie już się skończyły i pozostały jedynie tureckie i kalifornijskie.

Jugosławia.

Obecnie skończył się w Jugosławii sezon na śliwki świeże. Zbiory tegoroczne były gatunkowo dobre.

Ogółem eksportowała Jugosławia w tym roku około 3.000 wagonów, uzyskując cenę 0,80 do 1,30 Dynara za 1 kg franco stacja załadowcza. Lepsze gatunki sprzedawano po 1,20 do 1,60 Dynara za 1 kg.

Oprócz 3.000 wagonów, których odbiorcą był handel, wywieziono około 300 wagonów dla przemysłu po cenie 0,50 do 0,80 Dynara za 1 kg.

Jugosławia napotykała w bieżącym roku w eksporcie na wszelkiego rodzaju trudności, w związku z ograniczeniami dewizowymi państw obcych.

Część towaru została wysłana agentom zagranicznym do komisowej sprzedaży.

Niżej podajemy zestawienie cyfrowe importu śliwek świeżych jugosłowiańskich przez poszczególne kraje:

1) Austria	ca	1.300 wagonów
2) Czechosłowacja	ca	600 wagonów
3) Niemcy	ca	300 wagonów
4) *Polska*	ca	300 wagonów
5) Francja	ca	300 wagonów
6) Szwajcaria	ca	200 wagonów
7) Belgia	ca	10 wagonów
razem		3.010 wagonów

W roku bieżącym Jugosławia miała poważnego konkurenta w eksporcie winogron. Wskutek tego nie notowano poważniejszych

transakcyj na ten artykuł. Cena kształtowała się między 1,80 a 2,20 Dynara za 1 kg.

Stany Zjednoczone A. P.

Zbiory tegoroczne jabłek w Stanach Zjednoczonych były obfitsze od spodziewanych. We Wschodnich Stanach gatunki jabłek były gorsze wskutek deszczowej pogody w okresie dojrzewania. Lepsze gatunkowo są zbiory z innych Stanów. Cena za 1 buszel waha się od 1,25—1,50 $, wyższe gatunki 1,60—1,80 $.

W październiku br. zebrano 15 milj. skrzyń pomarańcz kalifornijskich. Na Floridzie 21 milj. skrzyń.

Zbiory grape - fruit's w poszczególnych Stanach:

Florida	16.500.000 skrzyń
Kalifornia	2.400.000 skrzyń
Texas	6.700.000 skrzyń
Arizona	2.000.000 skrzyń

Kupujcie wyroby krajowe!

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 listopada 1936 r. | NR. 31

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie **4,50** zł, zagranicą **7,50** zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Węgry a port w Gdyni

Zmiany polityczne, jakie nastąpiły po wojnie światowej ograniczyły nieco sferę gospodarczego działania Państwa Węgierskiego na Adriatyku. Wolny dostęp do morza, jaki Węgry posiadały przed wojną, został przerwany, gdyż port Fiume, jako instrument przedwojennej polityki morskiej Węgier, stanowi dziś politycznie rejon obcy i rzecz prosta, nie może pełnić dla Węgier tej roli, jaka mu przypadała dawniej.

Mimo braku własnego bezpośredniego dostępu do morza ekspansja Węgier nie uległa i nie może ulec zahamowaniu, gdyż rozwijający się kraj musi mieć upust dla produktów rolnictwa, hodowli i przemysłu, musi torować sobie drogę na morze, jako obszar gospodarczej swobody, czy chodzi o lokowanie produkcji na opanowanych już rynkach zamorskich, czy też o penetrację nowych rynków zbytu, tudzież szerszy i niekrępowany kontakt z życiem gospodarczym świata dla wzajemnej współpracy w dziedzinie wymiany dóbr.

W tych warunkach odgrywają dla Węgier dużą rolę szlaki, przez które towar węgierski dostaje się na morze, lub z krajów zamorskich wchodzi w obręb dzisiejszych granic politycznych. Niemniejsze jednak znaczenie posiadają one również dla tych państw, przez które szlaki te prowadzą. Stosunek państw tranzytujących towar węgierski opierać się musi na dobrze pojętym interesie, jak dla Węgier tak i dla wszystkich partnerów współdziałających przy tej wymianie.

Warunki geograficzne Węgier nastręczają dziś swobodny i dogodny wybór szlaku tranzytowego, wiodącego ku morzu. O ile do niedawna wymiana towarowa Węgier z krajami zamorskimi, odbywała się głównie przez porty włoskie i niemieckie, to od kilku zaledwie lat Węgry mają do dyspozycji jeszcze jedną grupę portów — Gdynię i Gdańsk. Wprawdzie w orbicie gospodarczych zainteresowań leżą również porty jugosłowiańskie, zwłaszcza Suszak a także porty rumuńskie Gałac i Konstanca, to jednak nie odgrywają one w tej materii wielkiej roli.

Zainteresowanie się Węgier polskim szlakiem tranzytowym nie da się zaprzeczyć, jak również bezsporną jest dążność Polski do wzajemnej na tym odcinku współpracy z Węgrami.

Rozpatrując ostatnie lata współpracy portów polskiego obszaru celnego, zwłaszcza portu gdyńskiego z Węgrami, należy stwierdzić, że rezultaty tej pracy są już widoczne. Tranzyt węgierski przez port gdyński zwiększa się z roku na rok. I tak w roku 1934, a więc w rok po utworzeniu Przedstawicielstwa obu portów Gdyni i Gdańska w Budapeszcie, obrót tranzytowy węgierski osiągnął w porcie gdyńskim liczbę 14 787 ton. Rok 1935 dał pod tym względem jeszcze lepsze rezultaty osiągnięto bowiem 17 886 ton tranzytu. Podniosła się zatem nie tylko liczba obrotów tranzytowych ale zarazem nastąpiło znaczne zróżniczkowanie pozycyj towarowych tranzytu.

Jeśli chodzi o wymianę towarową Węgier z państwami nad Bałtykiem jak kraje bałtyckie, skandynawskie, Finlandia, północno-zachodnia część Rosji Sowieckiej, następnie kraje położone nad Morzem Północnym a wreszcie z krajami Ameryki Północnej port gdyński odegrać może dla Węgier w wyżej nakreślonych relacjach, poważną rolę jako port tranzytowy a także jako środek dystrybucyjny dla handlu węgierskiego z krajami całego świata. Zadanie to może port gdyński jako port nowoczesny pod względem urządzeń

technicznych, spełniać zadawalająco. Duże znaczenie w tej sprawie ma również elastyczny aparat handlowy portu gdyńskiego, co łącznie z nowoczesnymi urządzeniami przeładunkowymi i składowymi daje gwarancje sprawnej obsługi tranzytu.

Komunikacja kolejowa między Węgrami a portami polskiego obszaru celnego Gdynią i Gdańskiem odbywa się sprawnie dzięki magistrali byłej kolei Koszycko - Bohumińskiej, tudzież nowej magistrali Gdynia — Herby Nowe. Komunikację tę ułatwia istnienie taryfy polsko - węgierskiej a nadto istnienie jeszcze bardziej korzystnej taryfy kombinowanej kolejowo - rzecznej z przeładunkiem w porcie Bratislava nad Dunajem. Taryfy te umożliwiają sprawny przewóz towaru między Węgrami a Gdynią.

Transport morzem jest ułatwiony istnieniem w porcie gdyńskim 53 regularnych linij okrętowych, które łączą port gdyński z więcej niż 200 portami światowymi i umożliwiają docieranie eksportu węgierskiego do krajów przeznaczenia lub odwrotnie pozwalają na import węgierski z portów całego świata.

Rozwijający się przemysł węgierski. wymaga wielu surowców zamorskich a między innymi rud żelaznych, bawełny, wełny, juty, skór surowych i garbników, kauczuku i t. d. Wszystkie te artykuły są pochodzenia zamorskiego i przychodzą do Węgier w dość pokaźnych ilościach. Import najważniejszych surowców i półfabrykatów dla przemysłu węgierskiego przedstawiał się w roku 1935 następująco:

	w tonach	w tys. Pengö
bawełna surowa	24 405.—	25 840
wełna owcza	1 695.5	3 721
juta surowa	11 454 4	3 668
skóry i futra surowe	13 258.—	17 756
garbniki i ekstrakty garb.	8 091,—	2 826
ruda żelazna	149 303.—	4 230
żelazo surowe i odpadki żel.	110 001 2	8 926
metale surowe	20 467,2	13 007

Dla przeładunku tych towarów nowoczesne urządzenia przeładunkowe i składowe portu gdyńskiego dają gwarancje sprawnej i taniej obsługi. Dla przeładunku rud i złomu istnieją specjalne urządzenia przeładunkowe i wagowe. Dla surowców włókienniczych, skór, garbników i t. p. port gdyński dysponuje zarówno specjalnymi składami a także odpowiednim aparatem handlowym. Instytucje arbitrażowe dla bawełny i skór są już w toku realizacji.

Głównymi artykułami wywozu węgierskiego są produkty rolnictwa i hodowli oraz związanego z tym przemysłu. Najważniejsze pozycje tego wywozu w roku 1935 obejmują następujące artykuły:

	w tonach	w tys. Pengö
pszenica	330 805.—	52 723
żyto	20 734,8	2 600
fasola	15 360.—	4 764
groch	7 016,4	2 029
kartofle	56 369,1	3 749
mąka	52 790,9	11 054
słód	34 443,3	8 142
owoce świeże	18 647,5	5 720
wino	19 569.4	5 324
bydło rzeźne i pociągowe	30 726,5	53 339
słonina i smalec	24 132,8	27 727
mięso świeże i przerobione	15 125,3	18 549
ptactwo	25 344.4	26 687
zwierzyna bita	3 384,8	2 916
jaja	8 255.6	7 783
pierze	2 617.2	10 540
nasiona koniczyny i lucerny	8 503.2	7 537
nasiona oleiste	20 835.3	5 146
sok pomidorowy	4 818.2	2 255
spirytus	8 678,4	2 200

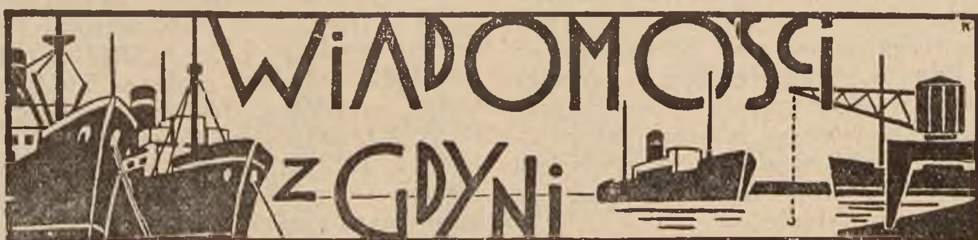
Poza tym posiadają dla eksportu węgierskiego doniosłe znaczenie artykuły rodzimego przemysłu jak maszyny i aparaty elektr., półfabrykaty żelazne, nawozy sztuczne, wyroby skórzane, artykuły konfekcyjne i t. p. Znaczna część przemysłu metalurgicznego węgierskiego jest wywożona do krajów zamorskich, gdyż wskutek trudności natury autarchicznej zbyt produktów na rynkach kontynentalnych jest ograniczony. W odbiorze natomiast produktów rolnictwa i hodowli biorą udział w znacznej ilości kraje północno - europejskie. Poważnym odbiorcą produktów rolnictwa i hodowli jest Anglia; również chłonnym rynkiem wydają się być Stany Zjednoczone A. P. z którym to państwem Węgry mają bilans handlowy bierny.

Dla obsługi eksportu w wymienionych kierunkach port gdyński dysponuje częstymi i szybkimi połączeniami okrętowymi. Artykuły przemysłu węgierskiego, a zwłaszcza artykuły rolnictwa i hodowli korzystać mogą przy eksporcie przez port gdyński do wyżej wspomnianych krajów z usług nowoczesnych urządzeń chłodniczych, tanich a nawet do 30 dni bezpłatnych stawek magazynowych a w najbliższym czasie również z elewatora zbożowego, który już jest na ukończeniu. Słowem port gdyński spełniać może wobec handlu zagranicznego Węgier, jak to już zaznaczyłem, nie tylko rolę pośrednika w transportowaniu towarów z miejsca produkcji do miejsca konsumcji, ale zajmując korzystne położenie geograficzne na Bałtyku, będąc punktem zbiorczo - rozdzielczym dla środkowej Europy, może z tego tytułu pełnić zarazem funkcje bazy dla handlu zagranicznego Węgier w wyżej nakreślonych relacjach. Jest to tym więcej korzystne, że stawki frachtowe w wielu dalszych relacjach między innymi z Ameryką Północną są zrównane ze stawkami z portów zachodnio europejskich.

Zainteresowane koła gospodarcze i handlowe Królestwa Węgier znalazłyby w porcie gdyńskim wszelkie warunki do zakładania własnych agencyj handlowych, bądź do stwarzania składów konsygnacyjnych dla tych towarów eksportowych, które stąd mogłyby być dysponowane w każdym czasie. Baza handlowa w Gdyni mogłaby stać się z czasem jednym z czynników propagandy produktu węgierskiego i dalszej penetracji korzystnych rynków zbytu.

Mgr Bolesław Koselnik.

Stosunki gospodarcze Polski z Węgrami na odcinku morskim zaczynają rozwijać się coraz więcej. Latem roku bieżącego, w czasie pobytu przedstawicieli Królestwa Węgier w Gdyni z Ministrem pełnomocnym w Warszawie p. A. de Hory na czele, jedno z nabrzeży portu gdyńskiego otrzymało nazwę nabrzeża Węgierskiego na dowód zarówno sympatyj do narodu Węgierskiego, jak również zacieśniających się coraz bardziej węzłów gospodarczej współpracy. Dowodem dążności do współpracy Węgier z Polską na odcinku morskim jest również utworzenie Konsulatu Honorowego Królestwa Węgier na terenie Gdyni. Istniejący od kilku lat Oddział Izby Handlowej Polsko - Węgierskiej na terenie Gdyni jest również jednym z czynników do podtrzymywania z Węgrami stosunków nie tylko w dziedzinie gospodarczej ale również i kulturalnej. Funkcje informatora o sprawach dotyczących portu gdyńskiego jak również akwizytora ładunków dla tegoż portu na terenie Węgier pełni wspomniane już Przedstawicielstwo portów polskiego obszaru celnego w Budapeszcie.



UDZIAŁ PRZEDSTAWICIELI IZBY W KONGRESIE KUPIECTWA POMORSKIEGO.

W dorocznym Kongresie Kupiectwa Pomorskiego, zwołanym w dniu 15 bm. przez Związek Towarzystw Kupieckich do Tczewa, z ramienia Izby wzięli udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, Wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń, dyrektor Izby dr Józef Kulikowski, Wicedyrektorzy pp. Marcin Cieśliński i Józef Kawczyński, radca prawny Izby dr Jerzy Adamkiewicz i starszy referent p. Michał Korytowski.

Prezes Izby p. Stanisław Tor, zabierając głos podczas przemówień powitalnych, podkreślił poważną rolę, jaka przypada kupiectwu pomorsk. w dziedzinie tak rozwoju handlu zamorskiego w oparciu o Gdynię, jak również i w dziedzinie udoskonalenia metod w handlu wewnętrznym zwłaszcza zaś w organizacji jego w innych dzielnicach Polski, gdzie handel polski jest mało rozwinięty. W końcowym ustępie swego przemówienia Prezes Izby podkreślił walory organizacyjne Kupiectwa Pomorskiego w łonie Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

W referacie, wygłoszonym bezpośrednio po przemówieniach powitalnych przez Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego pt. „Zadania Kupiectwa Pomorskiego w porcie Gdyni i w handlu zagranicznym Polski" podkreślił referent niedorozwój na terenie Gdyni handlu hurtowego przy równoczesnym przeroście handlu detalicznego, szczególnie w branży spożywczej.

Przechodząc do uwag, dotyczących udziału kupiectwa pomorskiego w handlu zagranicznym na terenie Gdyni, Dyrektor Kulikowski stwierdził, że na 65 firm gdyńskich, trudniących się tym handlem nie ma ani jednej firmy czysto pomorskiej, gdy tymczasem kupiectwo poznańskie reprezentowane jest przez 3 firmy. Biorąc po uwagę, że w handlu zagranicznym wymagane jest zaangażowanie znaczniejszych kapitałów, trudnych w obecnych warunkach do uruchomienia przez poszczególne jednostki, dr Kulikowski wskazał na konieczność organizowania tego rodzaju handlu wspólnym wysiłkiem czego przykładem może być powołanie niedawno do życia w Gdyni dużej firmy importerskiej w branży kolonialnej przez połączone kapitały firm poznańskich i pomorskich.

Na zakończenie swego referatu Dyrektor Kulikowski zaapelował do kupiectwa pomorskiego, aby w drodze zorganizowanego wysiłku dążyło do wypełnienia luk, istniejących w handlu hurtowym i zagranicznym na terenie Gdyni.

Zaznaczyć należy, że niektórzy z wymienionych na wstępie przedstawicieli Izby brali udział nie tylko w obradach plenarnych Kongresu, lecz również w pracach Komisyj.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w mies. sprawozdawczym* 721.087,6 *ton* wobec 654.878,4 ton w ub. mies. wrześniu r. b. oraz 587.956,5 ton w mies. październiku 1935 r.

W tym okresie czasu obroty towarowe portu zwiększają się na ogół dość poważnie. Tak było w szeregu lat ubiegłych. Jest to okres wzmożonych przede wszystkim wysyłek węgla co w rezultacie zawsze musi wpłynąć na wyniki pracy portu.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 10,1% wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem oraz poważny 22,6%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. października 1935 r.

Wyniki pracy portu w miesiącu sprawozdawczym poprawiły dane liczbowe ogólnych obrotów zamorskich portu w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego (od m. stycznia do m. października włącznie) 6.272.774 6 ton w porównaniu z wynikami w tym samym okresie czasu roku ubiegłego — 6.104.146,— ton. Dotychczasowe rezultaty roku bieżącego wykazują 2.8%-owy wzrost w stosunku do roku ubiegłego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 119.105.4 ton oraz wywóz zamorski — 601.982,2 ton. Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (119.105.4 ton) jest rekordowym przywozem w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego. W porównaniu z przywozem zam. w mies. wrześniu r. b. (115.315.4 ton) przywóz w miesiącu sprawozdawczym wykazuje nieznaczny 3,3%-owy wzrost w stosunku natomiast do mies. października 1935 r. (75.309.3 ton) — bardzo poważny 58,2%-owy wzrost.

W okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego przywóz zamorski (1.009.870,8 ton) wykazuje poważny 18.6%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (851.129,8 ton).

Wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem spowodowały przede wszystkim pozycje: nasiona oleiste — 2.743 t. (2.013 t.). owoce suszone — 946 t. (428 t.), kakao — 755 t. (643 t.), śledzie świeże — 824 t. (421 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 19.378 t. (10.811 t.), przetwory chemiczne — 615 t. (239 t.). fosforyty — 14.468 t. (11.197 t.), wełna — 1.390 t. (1.221 t.), bawełna — 7.471 t. (4.883 t.), celuloza — 991 t. (719 t.), metale różne — 448 t. (237 t.), złom żelazny — 43.963 t. (35.851 t.), miedź — 908 t. (899 t.), maszyny. aparaty i części — 657 t. (364 t.). oraz części wagonów i lokomotyw — 414 t. (376 t.)

Spośród powyższych pozycyj importu zwraca uwagę szczególnie poważny wzrost surowców, jak złom żelazny, rudy różne oraz fosforyty. Z surowców włókienniczych dobre rezultaty daje import bawełny.

Do pozycyj importu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek należą: ryż surowy — 50 t. (7.169 t.), owoce świeże — 1.167 t. (1.366 t.), kawa — 96 t. (709 t.). żywica — 183 t. (397 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 336 t. (559 t.), tran — 342 t. (494 t.), garbniki — 804 t. (1.330 t.), skóry — 3.610 t. (3.810 t.), juta — 1.467 t. (1.675 t.), szmaty — 1.488 t. (1.893 t.), kauczuk — 395 t. (711 t.), papier — 1.273 t. (1.579 t.), żelazo surowe — 431 t. (532 t.), cyna — 101 t. (148 t.), wyroby żelazne i metalowe — 173 t. (303 t.), oraz samochody, motocykle i części — 17 t. (53 t.)

Poważny wzrost importu zam. w m. październiku r. b. w porównaniu z *tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały* przede wszystkim pozycje: nasion oleistych — 2.743 t. (1.713 t. w październiku 1935 r.), śledzi solonych — 5.351 t. (2.441 t.), fosforytów — 14.468 t. (brak). skór — 3.611 t. (2.243 t.), wełny — 1.390 t. (638 t.), bawełny — 7.471 t. (6.238 t.). juty — 1.467 t. (824 t.), szmat — 1.488 t. (577 t.). złomu żelaznego — 43.963 t. (18.865 t.), miedzi — 908 t. (701 t.). maszyn, aparatów i części — 657 t. (188 t.). oraz części wagonów i lokomotyw — 414 t. (315 t.). Decydujący wpływ wywarł tu naturalnie złom żelazny.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1936 r.
Nasiona różne	28	8
nasiona oleiste	1.713	2.743
ryż surowy	89	50
owoce świeże	1.124	1.167
owoce suszone	482	946
konserwy owocowe	2	2
orzechy i migdały	66	47
kawa	162	96
herbata	54	158
kakao	456	755
korzenie	105	141
rośliny i mater. roślinne	33	146
żywica	441	183
śledzie świeże	543	824
śledzie solone	2.441	5.351
rudy różne i wypałki piryt.	21.247	19.378
piryty	2.198	—
oleje	120	98
smoła i smary	4	9
asfalt	393	—
tłuszcze i oleje roślinne	615	336
tłuszcze zwierzęce surowe	1.443	1.494
tran	634	342

napoje alkoholowe i inne	62	97
tytoń	124	814
siarka	765	149
przetwory chemiczne	225	615
farby	26	60
garbniki	1.291	804
fosforyty	—	14.468
sól potasowa	100	—
skóry	2.243	3.611
wełna	638	1.390
odpadki wełny	89	104
przędza wełniana	36	20
bawełna	6.238	7.471
odpadki bawełny	112	271
przędza bawełniana	68	206
len, konopie, sizal i in. wł.	58	37
juta	824	1.467
szmaty	577	1.488
kauczuk	542	395
wyroby gumowe	66	23
papier	1.514	1.273
papa, tektura	35	12
celuloza	825	991
żelazo surowe	385	431
metale różne	375	448
złom żelazny	18.865	43.963
miedź	701	908
cyna	53	101
cynk	109	15
wyroby żelazne i metalowe	239	173
maszyny, aparaty i części	188	657
części wagonów i lokomotyw	315	414
samochody, motocykle i części	68	17
różne	3.160	2.668
Razem	75.309	119.105

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (601.982,2 ton) wykazuje 11,6%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem r. b. (539.563 ton) oraz nieco większy 17.4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca października 1935 r. (512.647,2 ton).

W okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego wywóz zamorski (5.262.903,8 ton w przeciwieństwie do dotychczasowych wyników ujemnych wykazuje nieznaczny 0,19%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (5.253.016,2 ton).

Wzrost ten zawdzięczać należy przede wszystkim grupie wytworów pochodzenia mineralnego i tu należą pozycje: węgiel eksportowy — 457.755 ton w m. październiku r. b. (394.521 ton w m. wrześniu r. b.) oraz węgiel bunkrowy — 45.132 ton (32.412 ton). Oprócz powyższych surowców mineralnych wzrost wykazały pozycje: bekony — 1.591 ton (1.447 ton), drób i ptactwo bite — 321 t. (213 t.), jaja — 1.698 t. (1.623 t.), sól — 575 t. (440 t.), makuchy — 987 t. (356 t.), wytłoki buraczane — 900 t. (434 t.), karbid — 438 t. (129 t.), biel cynkowa — 533 t. (351 t.), saletra — 2.336 t.), (511 t.), dykty i forniery — 1.472 t. (1.443 t.), meble gięte — 477 t. (469 t.), papier — 777 t. (500 t.), żelazo handlowe — 10.188 t. (6.865 t.), rury żeliwne, żelazne i stalowe — 2.680 t. (1.799 t.), oraz blacha cynkowa — 502 t. (467 t.).

Poważny wzrost spośród powyższych pozycyj wykazuje przede wszystkim żelazo handlowe. Poprawa na rynku frachtowym umożliwiła wzmożenie się eksportu węgla do Włoch. Bardzo poważnie wzrosły również wysyłki węgla do Belgii, Finlandii, Francji, Łotwy, Norwegii i Holandii. Zjawili się nowi odbiorcy węgla, jak Hiszpania, Portugalia i Rumunia.

Do pozycyj eksportu zam., które wykazały spadek w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. wrześniem r. b. należą pozycje: mąka ryżowa — 669 t. (850 t.), mąka pastewna — 249 t. (857 t.), ryż — 108 t. (260 t.), nasiona i rośliny — 99 t. (263 t.), masło — 1.543 t. (1.657 t.), cement — 336 t. (1.156 ton), koks — 24.134 t. (27.145 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 106 t. (605 t.), przetwory mięsne — 1.360 t. (1.404 t.), cukier — 599 t. (13.839 t.), tkaniny — 583 t. (750 t.), wyroby z drzewa — 731 t. (981 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.342 t. (2.226 t.), szyny kolejowe — 1.660 t. (2.065 t.) oraz cynk — 903 t. (1.181 t.)

Bardzo słabe rezultaty w roku sprawozdawczym daje eksport cukru. Spadek ten w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wyniósł ok. 30 tys. ton. Zjawisko to łączy się z ogólną sytuacją cukru na zagranicznych rynkach zbytu.

Poważny wzrost eksportu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: węgiel eksportowy — 457.755 t. w m. październiku b. r. (406.104 t. w m. październiku 1935 r.), węgiel bunkrowy — 45.132 t. (27.015 t.), koks — 24.134 t. (18.827 ton), słód — 865 t. (619 t.), przetwory mięsne — 1.360 t. (591 t.), makuchy — 987 t. (849 t.), wytłoki buraczane — 900 t. (brak), drzewo tarte — 28.299 t. (14.383 t.), żelazo handlowe — 10.188 t. (4.249 t.), rury żeliwne i żelazne — 2.680 t. (1.548 t.), oraz blacha cynkowa — 502 t. (340 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1936 r.
Zboże	50	12
strączkowe	29	47
mąka ryżowa	325	669
mąka	5	20
mąka pastewna	2.449	249

ryż	108	108
słód	619	865
owoce świeże	3	1
nasiona i rośliny	44	99
szynki i inne peklowane	119	46
bekony	1.749	1.591
drób i ptactwo bite	106	321
jaja	2.245	1.698
masło	723	1.543
cement	150	336
sól	492	575
węgiel eksportowy	406.104	457.755
węgiel bunkrowy	27.015	45.132
koks	18.827	24.134
oleje i parafina	1	12
tłuszcze zwierzęce surowe	359	106
przetwory mięsne	591	1.360
cukier	6.497	599
napoje alkoholowe	5	13
spirytus	42	—
makuchy	849	987
wytłoki buraczane	—	900
soda	1.705	—
salmiak	11	49
karbid	222	438
farby	11	5
mączka kostna	—	201
biel cynkowa	204	533
sól potasowa	—	3
saletra	4.304	2.356
siarczan amonu	—	3
skóry	45	87
tkaniny	369	583
bawełna i odpadki	8	75
bale i słupy	850	—
drzewo tarte	14.383	28.299
wyroby z drzewa	388	731
klepki	—	107
dykty i forniery	1.644	1.472
meble gięte	307	477
wyroby koszykarskie	16	78
papier	1.104	777
papa, tektura	175	482
celuloza	1.273	1.056
żelazo surowe	1.150	813
żelazo handlowe	4.249	10.188
metale różne	279	51
wyroby żelazne i metalowe	1.711	1.342
szyny kolejowe	20	1.660
rury żeliwne i żelazne	1.548	2.680
cynk	1.628	903
blacha cynkowa	340	502
różne	5.197	7.153
Razem	512.647	601.982

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 425 (419) statków o pojemności 417.223 n. r. t. (405.747 n. r. t.), wyszło zaś 442 (421) statki o pojemności 432.412 n. r. t. (410.545 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku r. b. wyniósł 981.6 n. r. t. (968.3 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 40 (44). Średni postój statków w porcie wyniósł 52,7 godzin (51,5 godzin).

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Anglia — 4, Dania — 5, Norwegia —6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Finlandia — 8, Włochy — 9, Grecja — 10, Holandia — 11, Z. S. R. R. — 12 i t. d. wykazuje przegrupowanie Niemiec z 4-go na 3-cie, Danii z 3-go na 5-te, Anglii z 5-go na 4-te, oraz Włoch z 11-go na 9-te. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Ruch statków według bander w mies. sprawozdawczym szczegółowo ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	53	65.040	57	74.730
W. M. Gdańsk	3	1.380	3	1.380
Anglia	24	46.365	25	49.379
Dania	52	35.708	58	40.500
Estonia	11	6.961	10	6.787
Finlandia	20	21.559	20	19.564
Grecja	6	10.765	7	14.439
Holandia	16	9.651	14	7.054
Łotwa	4	6.344	4	6.344
Niemcy	60	49.154	62	50.320
Norwegia	44	29.884	47	31.652
Stany Zjedn. Am. P.	9	29.460	9	29.460
Szwecja	113	77.104	118	76.716
Włochy	6	19.148	5	15.749
Jugosławia	1	787	1	787
Węgry	1	362	—	—
Z. S. R. R.	2	7.551	2	7.551
Razem	425	417.223	442	432.412

Ruch pasażerów w związku z okresem sztormów osłabł nadal bardzo poważnie. — Przyjechało bowiem 446 pasażerów (790), wyjechało zaś 2.144 pasażerów (2.336).

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W PAŹDZIERNIKU B. R.

W miesiącu październiku br. urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 14.277 minut 05 z zużyciem prądu 93.145 kWh. — Przeładowano 191.400 t. towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne:

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w bieżącym roku	120
w ubiegłym roku	94,8%
przyrost wynosi zatem	25,2%

AGENTURA PORT LINE W GDYNI.

Port Line, należąca do Commonwealth & Dominion Line Ltd. i utrzymująca komunikację z Australią i Nową Zelandią, otworzyła swą agenturę w Gdyni.

Agentami Linii została mianowana firma Rummel & Burton.

Ze względu na to, że obecnie ilość ładunków do Australii jest bardzo małą, linia będzie przyjmowała je z przeładunkiem w innych portach Anglii lub Kontynentu. Gdy zaś obroty towarowe z Polską się zwiększą, linia zamierza wciągnąć Gdynię do liczby portów przez nią obsługiwanych.

Niedawno firma Rummel & Burton uzyskała również agentury linij japońskich: Nippon Yusen Kaisha i Osaka Shosen Kaisha.

RADCA PRAWNY IZBY.

Z dniem 6 listopada objął stanowisko Radcy Prawnego naszej Izby dr Jerzy Adamkiewicz. Dr Adamkiewicz zajmował ostatnio stanowisko Konsula Generalnego R. P. w Kanadzie a przedtem stanowiska konsula generalnego w Lipsku i Radcy Ekonomicznego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

WIADOMOŚCI MORSKIE

MOWA TRONOWA, ZAPOWIADAJĄCA POPARCIE DLA ŻEGLUGI. MOWA ARMATORA.

Nie bez wrażenia poza granicami Wielkiej Brytanii przeszła w mowie królewskiej Edwarda VIII na otwarciu parlamentu wzmianka o poparciu rządowym dla brytyjskiej żeglugi. Król oświadczył, wprawdzie ogólnikowo, że mają być przedsięwzięte zarządzenia mające na celu utrzymanie marynarki handlowej w stanie odpowiadającym potrzebom kraju. „Scandinavian Shipping Gazette" domyśla się, że gabinet przygotowuje projekt ustawy dla poparcia brytyjskich interesów żeglugowych. Aluzje mowy królewskiej mogą dotyczyć jak ochrony interesów brytyjskiej żeglugi na Dalekim Wschodzie, które, jak uważają, są dość znacznie zagrożone przez konkurencje innych bander, tak też ogólnego poparcia dla trampów, gdyż tramping uważany jest w Anglii za jeden z podstawowych filarów odporności Anglii na wypadek wojny.

Znany armator angielski W. A. Souter oświadczył, iż w chwili obecnej Wielka Brytania posiada tonażu trampów o 2 i pół miliona ton mniej niż w roku 1913. W roku bieżącym import wyniesie 26 milionów ćwierci (quarters) pszenicy: to wystarczająco określa znaczenie trampingu. „Wiem, że publiczność nie interesują finansowe bolączki armatorów, jednakże publiczność jest zainteresowana w bezpieczeństwie tego kraju i w razie następnej wojny musimy być do niej przygotowani, a więc mieć nasz tonaż trampowy przystosowany do potrzeb takiej chwili".

OD BIURA INFORMACYJNEGO I PRZEDSIĘBIORSTWA UBEZPIECZEŃ DO WIELKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGI.

Lloyd Triestino, jako firma żeglugowa, obchodzi w tym roku stulecie swego istnienia. Właściwie stulecie wypadło w maju, lecz główne uroczystości odbyły się w sierpniu, gdyż w tym miesiącu sto lat temu założono wydział żeglugowy towarzystwa Lloyd Triestino i nabyto pierwsze statki oraz zamówiono nowe statki w Anglii i w warsztatach Pamfili w Trieście.

Towarzystwo więc pod nazwą „Lloyd Triestino" już istniało, lecz nie na długo przedtem, bo zaledwie od trzech lat. Według „Agenzia d'Italia" powstało ono w kwietniu 1833 roku i składało się z ludzi zainteresowanych sprawami asekuracyjnymi; pierwotnym jego zadaniem było zbieranie handlowych informacyj „o wszystkim na świecie" dla użytku żeglugowców i eksporterów. Dopiero po trzech latach owocnej pracy podniesiono kapitał do jednego miliona florenów i równocześnie zajęto się sprawami czynnej żeglugi.

W roku 1896 towarzystwo posiadało już 74 statki o tonażu 148.342 ton. Ciekawe, że w miarę dalszego rozwoju floty towarzystwa do roku 1913 ilość statków się zmniejszała i równała się w tym ostatnim roku 65 jednostkom. Równocześnie ilość ładunku przewiezionego w poszczególnych latach zwiększyła się z roku 1896 (770.782 t.) na 1.335.780 t. w roku 1906, ażeby później się zmniejszać systematycznie i dojść do 573.162 t. zaledwie w roku 1913. Oznacza to porzucenie przewozów trampowych i przejście na żeglugę liniową, co potwierdza również ilość przejechanych mil,

która systematycznie, choć bardzo powoli się zwiększała.

W chwili obecnej Lloyd Triestino liczy w składzie swej floty 45 statków, o pojemności 280.000 ton. Statki jego nie tylko obsługują Adriatyk i morze Śródziemne, ale pewna ich część, złożona z nowoczesnych wielkich motorowców kursuje poprzez Atlantyk do Ameryki Północnej i Południowej.

ZAWIESZENIE DZIAŁANIA STATUTU WOLNEGO PORTU W LIEPAI.

W Liepai (Libawie), porcie wolnym Łotwy, zawieszono działanie specjalnego statutu dotyczącego eksploatacji wolnego portu. Odtąd dla portu wolnego ważne będą ogólne przepisy łotewskie o autonomicznych przedsiębiorstwach handlowych.

DANIA I ŁOTWA ZAOPATRUJĄ SIĘ W SZKOLNE OKRĘTY U ERIKSONA.

Erikson na Alandach znów zmniejszył swą flotę o trzy jednostki, sprzedając czteromasztowy bark „Parma" na złom, takiż bark „Ponape" do Liepai na państwową stocznię tego portu, z czego zapowiada się przeróbka statku na łotewski statek szkolny, wzgl. szkolno - handlowy, oraz czteromasztowy niewielki bark ex-belgijski „L'Avenir" — kopenhaskiemu armatorowi J. Lauritzenowi, który dotąd utrzymywał statki szkolne mniejszych rozmiarów.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZEPISY O KOMPENSATACH TOWAROWYCH Z WŁOCHAMI.

Zgodnie z decyzją czynników kompetentnych we Włoszech, kompensacje prywatne zostają całkowicie zaniechane w dotychczasowej formie, t. j. jako transakcje niezależne od systemu kontyngentowego i rozrachunków clearingowych. Wyjątek stanowić mają tutaj transakcje z tymi krajami, z którymi obroty w innej formie nie zostały ustalone, t. zn. z którymi Włochy nie posiadają umów kontyngentowych i rozrachunkowych. Eksporterzy tych krajów wzajemnie wymieniać będą w dalszym ciągu towar za towar wedle ustalonych zwyczajów i metod. Do krajów tej kategorii należą: Angola, Boliwia, Costa Rica, Ekwador, Honduras, Iran, Mozambik, Nikaragua oraz Paragwaj.

W stosunku do wszystkich krajów, z którymi Włochy zawarły umowy kontyngentowe i clearingowe, transakcje w pewnej mierze o charakterze kompensacyjnym, mogą być dopuszczone ale tylko za każdorazową zgodą kompetentnych władz obu zainteresowanych stron, przy czym wydane zezwolenia będą miały formę wzajemnego rozszerzenia istniejących lub przydziału nowych kontyngentów. Zapłata za towary wymienione w tych warunkach nastąpi oczywiście w clearingu, zgodnie z przepisami układu płatniczego, zawartego z odnośnym państwem.

Zezwolenia na przeprowadzenia tego rodzaju transakcyj wydawać ma Narod. Instytut Wymiany z Zagranicą (Istituto Nazionale per i Cambi con l'estero) oraz Faszystowski Instytut Narodowy dla Handlu Zagranicznego (Istituto Nazionale Fascista per il Commercio Estero) w Rzymie.

Radca Handlowy przy Ambasadzie R. P. w Rzymie.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PIWA DO FRANCUSKICH POSIADŁOŚCI W AFRYCE ZACHODNIEJ.

Posiadłości francuskie w Afryce Zachodniej, a mianowicie zespoły kolonij Francuskiej Afryki Zachodniej i Francuskiej Afryki Równikowej oraz francuskie mandaty Kamerun i Togo konsumują poważne ilości piwa europejskiego. W roku 1935 import ogólny wyniósł ok. 30 tysięcy hektolitrów, z czego 17,5 tys. hl. odebrała Francuska Afryka Zachodnia, 6,5 tys. hl. Afryka Równikowa i 6 tys. hl. mandaty Kamerun i Togo. Brak jakichkolwiek ograniczeń przywozowych, małe a niekiedy żadne uprzywilejowanie towaru pochodzenia francuskiego sprawia, że wśród dostawców figuruje cały szereg państw europejskich, a przede wszystkim Niemcy, które zwłaszcza w r. 1935 bardzo silnie wzmogły swój eksport, wychodząc zdecydowanie na pierwsze miejsce wśród dostawców, przed Francją. W r. 1933 import piwa francuskiego do Francuskiej Afryki Zachodniej wynosił 6.384 hl. niemieckiego zaś tylko 3.952 hl gdy tymczasem w r. 1935 stosunek ten zmienił się na odwrotny i import niemiecki wzrósł do 8.088 hl., francuski zaś obniżył się do 4.083 hl. Również w imporcie do Francuskiej Afryki Równikowej piwo niemieckie stoi na pierwszym miejscu: w r. 1935 — 2.718 hl. wobec 687 hl. piwa francuskiego. Poza Niemcami i Francją importują piwo do wymienionych kolonij Holandia, Anglia i Belgia, jednak w ilościach znacznie skromniejszych.

Przeprowadzone ostatnio badania możliwości zbytu polskiego piwa we francuskich koloniach Afryki Zachodniej, stwierdziły możliwości ewentualnego importu z Polski.

Piwo powinno być ekspediowane w butelkach, przy czym w rachubę wchodzą trzy typy butelek: t. zw. „Apollinaris" pojemności

0,75—0,76 l. (typ najbardziej poszukiwany), „Whisky" (0,75—0,76 l.) oraz piwa angielskiego „Ale" (0,65 l.). Etykiety mogą być drukowane w języku polskim, niezbędnym jednak jest oznaczenie pochodzenia towaru w języku francuskim i angielskim p. t. „Origine polonaise", „Made in Poland" lub „Importe de Pologne" i „Imported from Poland". Butelki ładuje się w skrzynie drewniane, przybite gwoździami oraz okolone podwójnymi obręczami blaszanymi. Do skrzyni wchodzi 48 butelek, przy czym każda z nich owinięta jest w słomiankę. Butelki układa się poziomo, warstwami, na przemian szyjki z denkami. Licząc 1.200 gr na pełną butelkę, waga piwa w butelkach w jednej skrzyni wynosić powinna około 58 kg, do czego dochodzi ok. 24 kg wagi słomianek, skrzyni, gwoździ, obręczy i t. p. co w rezultacie daje wagę naładowanej skrzyni ok. 82 kg. Należy zaznaczyć, że w racjonalnym opakowaniu celują browary niemieckie.

Oferta na piwo powinna opiewać brutto za netto, t. j. łącznie z butelkami i opakowaniem, na dostawę minimalnie 200 skrzyń, cena podana f.o. b. Gdynia w złotych lub funtach angielskich. Pierwsze jednak, próbne zamówienie nie przekracza z reguły 20 skrzyń. i udzielone bywa dopiero po pozytywnej próbie z kilkoma co najmniej butelkami nadesłanymi jako gratisowe wzory.

Konsulat R. P. w Marsylii.

IMPORT PRZETWORÓW MIĘSNYCH DO INDYJ BRYTYJSKICH.

O rozmiarach przywozu do Indyj Brytyjskich przetworów mięsnych świadczą poniższe cyfry: Indie importują prawie wyłącznie szynki i boczki, których przywóz statystycznie nie jest rozdzielony. W r. 1934/35 import wyniósł w przeliczeniu 2.3 miliony złotych, z czego około 1,7 miliona przypadało na Anglię, a poza tym 424 tys. zł na Danię, 15 tys. zł na Niemcy, 118 tys. zł na Holandię oraz 7 tys. zł na Stany Zjedn. Z innych krajów importowano łącznie za ok. 8 tys. zł. Pod względem ilościowym z ogólnego importu 15.838 cwt. przypadło na Anglię — 12.077 cwt.

Cło na szynki i boczki niezależnie od rodzaju opakowania wynosi 25% ad val. Szynki w puszkach importowane z krajów europejskich muszą być dostarczane w chłodniach, gdyż w przeciwnym wypadku towar nadchodzi w stanie całkowicie zepsutym.

DOSTAWY KAPUSTY KISZONEJ DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W związku z zainteresowaniem okazywanym przez importerów amerykańskich zakupami w Polsce poważniejszych partyj kapusty kiszonej, której brak daje się dość silnie odczuwać na rynku amerykańskim. Zaznaczyć należy, że Stany Zjednoczone A. P. reflektują jedynie na towar wysokiej jakości i bardzo cienko szatkowany. Kapusta dostarczana do Stanów Zjednoczonych winna być opakowana w nowe beczki z drzewa twardego, parafinowane w celu zabezpieczenia przed wyciekaniem soku.

Pamiętać należy, że wykluczona jest całkowicie dostawa kapusty kiszonej w beczkach używanych t. zw. śledziarkach.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH

zanotowane przez PIE. w okresie od 17 do 27 października br.

BELGIA. Został powołany Komisarz do Spraw Kontyngentowych, mający jako obowiązek badanie całości tych spraw, a szczególnie — przygotowywanie wniosków w sprawie znoszenia i tworzenia kontyngentów.

Poz. 606 i 609 bis, obejmujące artykuły jedwabne, podlegające zakazom przywozu, zostały zwolnione od skontyngentowania z dn. 10 X 36.

BUŁGARIA. Wywóz nasion maku dopuszczony jest do kompensat prywatnych z tym, że 30% dewiz ma być odprowadzane do Banku Narodowego. Wywóz ziemniaków może być natomiast kompensowany w 100% importem.

Ustalona została opłata statystyczna pobierana przy wwozie smoły i odpadków z destylacji ropy oraz bloków ogniotrwałych.

W porozumieniu z rządem włoskim ustalona została taryfikacja plecionki (ze słomy etc.).

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem Minist. Handlu z dnia 19 X 1936 został zniesiony zakaz wywozu nasion buraka cukrowego z poz. 52 czechosłowackiej taryfy celnej.

FINLANDIA. Cło na chleb twardy („Hart brot") uległo podwyższeniu.

FRANCJA. W myśl okólnika Generalnej Dyrekcji Ceł z dnia 10 ub. m. zniesiony został obowiązek przedstawiania świadectw pochodzenia przy przywozie drzewa polskiego podlegającego ograniczeniom przywozowym.

Z dniem 17 ub. m. dozwolony został wolny wwóz mięsa baraniego.

Dekret z 9 ub. m. ustala nowe stawki podatku obrotowego pobieranego od tłuszczów we wszystkich postaciach, jak: nasiona i owoce oleiste, oleje, tłuszcze zwierzęce, mydła, świece oraz wody ługowe.

Dekret z 7 ub. m. dopuszcza do wwozu przy zastosowaniu taryfy minimalnej surowy olej mineralny oraz odpadki i uboczne produkty tegoż.

Dekret z dn. 14. ub. m. obniża opłatę kontyngentową z 15 fr. na 6 fr. od kwintala węgla, brykietów lub koksu. Jednocześnie kontyngent przywozowy na te artykuły podwyższony został o 10%.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** Zostały ogłoszone jako obowiązujące na terytorium

Indochin ustawy, dekrety i rozporządzenia francuskie dotyczące bezcłowego wwozu tłuszczów, olejów i owoców oleistych, dotyczące znakowania wyrobów garncarskich i szamotowych, aparatów fotograficznych i kinematograficznych, maszyn biurowych, granitu, części lampek elektrycznych, narzędzi poruszanych sprzężonym powietrzem, aparatów i narzędzi medycznych i dentystycznych oraz dotyczące zmiany cła na części ubrania i bieliznę, książki i druki reklamowe, kawę oraz niektóre inne artykuły.

Poza tym ogłoszone zostało obwieszczenie o wejściu w życie umów Francji z Polską i z Kanadą oraz o wprowadzeniu podatku konsumcyjnego na niektóre stopy żelaza.

GRECJA. Bank Grecki ogłosił, że od dn. 6 X 36 miarodajnym będzie do przeliczeń dewiz zagranicznych kurs notowany na giełdzie londyńskiej (uprzednio przeliczenia następowały według giełdy w Zurychu).

Frachty tureckie mogą być płacone w drodze rozrachunkowej tylko w tym wypadku, o ile opiewają na funty tureckie lub angielskie.

Na podstawie dodatkowego porozumienia do traktatu z Węgrami z dn. 2 kwietnia b. r. obniżone zostały stawki celne na bite barany, kozy, świnie i zwierzynę oraz na świeże mięso wołowe i cielęce. Podwyższona została jednocześnie stawka na palniki it.p. urządzenia do lamp naftowych.

Zmianą reglamentacji przywozowej objęte zostały opakowania specyfików farmaceutycznych, siarczan, aluminium, ałun, oraz worki.

HOLANDIA. Jak wynika z oświadczeń czynników urzędowych, zamierzone jest w dalszym ciągu złagodzenie systemu kontyngentów importowych, uznane jako środek do regulacji cen rynku wewnętrznego. O całkowitym powrocie do wolnego handlu nie ma jednak mowy.

Opłata konsumcyjna pobierana od mięsa wieprzowego została zniesiona całkowicie.

INDIE HOLENDERSKIE. Został przedłożony parlamentowi obszerny projekt ogólnych i szczegółowych zniżek celnych.

ŁOTWA. Z dn. 21 ub. m. weszły w życie obniżki stawek celnych na następujące artykuły: ryż, owoce i ziarna owoców, wanilię, musztardę i inne przyprawy korzenne, herbatę, kawę, cykorię, tytoń i wyroby tytoniowe, czekoladę, marmoladę, proszek do pieczenia, ryby, rękawiczki skórzane, t. zw. lepsze wyroby skórzane, walizy, t. zw. lepsze wyroby szklane, naftę, benzynę, gazolinę, mydła kosmetyczne, materiały plecione, tiul, pierze, sztuczne rośliny, perły oraz na grzebienie i norymberszczyznę.

Jednocześnie zniesione zostały ograniczenia przywozu na wyroby drukarskie, kaolin, kredę, lecznicze tłuszcze rybne oraz na szczepionki.

Ustanowione zostały liczne nowe cła wywozowe, mające za zadanie zapewnić rynkowi wewnętrznemu dostateczne zaopatrzenie w surowiec.

PALESTYNA. Rząd mandatowy zamierza przeprowadzić rewizję taryfy celnej w kierunku zwolnienia od ceł surowców, a jednocześnie podwyższenia taryfy celnej dla artykułów przemysłowych.

Z dniem 1 ub. m. obowiązuje nowa urzędowa ewaluacja celna mąk i zbóż oraz nowe opłaty za badanie bydła rzeźnego.

PORTUGALIA. W myśl dekretu z 29 ub. m. stawki na wyroby z tkanin pochodzących z Madery ustalone zostały na podstawie taryfy minimalnej. Jednocześnie zmienione zostało cło na węgiel w proszku i pod postacią pasty.

Dekret ogłoszony 25 ub. m. wprowadza zmianę cła na taśmy filmowe oraz na niektóre rodzaje przędzy do wyrobu sieci.

STANY ZJEDN. A. P. Z dniem 30 września został częściowo cofnięty zakaz przywozu zapalniczek.

Od dnia 1 ub. m. obowiązuje przedłożenie przy imporcie dodatkowej (nie zalegalizowanej) kopii faktury konsularnej przeznaczonej dla celów statystycznych.

SZWAJCARIA. Obniżone zostało cło na oleje jadalne, orzechy i koprę oraz jednocześnie wprowadzono nowe cła wywozowe m. in. na cynk, ołów i glicerynę.

Dotychczasowa reglamentacja przywozu kartofli jadalnych uległa znacznemu rozluźnieniu, poczynając od 5 ub. m. Ponadto z dniem 15 ub. m. dodatek 0,50 fr. od 2 kartofli sadzeniaków został zniesiony.

TURCJA. Wwóz niektórych rodzajów maszyn włókienniczych został wzbroniony, inne zaś rodzaje mogą być wwożone jedynie za zezwoleniem.

UNIA POŁ. - AFRYK. Proklamacja ogłoszona 21 sierpnia br. zwalnia od cła określone artykuły, o ile są wwożone dla użycia w fabrykacji samochodów handlowych („dostawowych").

Proklamacje z 18 i 25 września regulują ogólnie sprawę zwrotu cła oraz zwolnień od cła z jednoczesnym zwolnieniem od cła maszyn do budowy ulic oraz opakowań benzyny i nafty.

WĘGRY. W związku z dodatkowym porozumieniem do traktatu handlowego z Grecją obniżone zostało cło na koryntki.

WIELKA BRYTANIA. Ukazały się szczegółowe przepisy w sprawie reglamentacji przywozu i traktowania celnego hutniczych wyrobów żelaznych i stalowych (łącznie z gwoździmi).

WŁOCHY. Obciążenie importu włoskiego dodatkową 20% opłatą, która miała iść na fundusz popierania eksportu, zostało zarządz. z d. 5 X 36 uchylone. Uchylenie to nastąpiło w związku z dewaluacją lira, przez co eksport towarów włoskich zyskał na opłacalności, zwłaszcza do tych krajów, które utrzymały dotychczasowy parytet swych walut.

Kontyngenty na czwarty kwartał br. uległy znacznemu podwyższeniu w zakresie artykułów spożywczych, a mianowicie (co do wartości w lirach), prawie trzykrotnie na bydło i mięso, 12-krotnie na drób, 10-krotnie na jaja, przeszło 4-krotnie na oleje i tłusz-

cze spożywcze, około 17-krotnie na kartofle oraz kilkakrotnie na ryby i kawę.

W związku z dewaluacją lira licencje przywozowe wydane do 20 ub. m. i opiewające na liry zostały podwyższone o 25% dla Francji, Czechosłowacji, o 50% dla Polski i o 45% dla wszystkich pozostałych krajów za wyjątkiem Estonii. Także odnośnie przerachowania wartości wwozu dokonywanego na podstawie bolet celnych z r. 1934 wydane zostały pzepisy, w sprawie przeliczania ich według nowego kursu lira.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Colombo (Cejlon) nawiąże kontakt z eksporterami produktów rolnych, cukru i ryżu. E/26962/95/Kl.

Firma komisowa w Tunisie nawiąże kontakt z eksporterami art. emaliowanych, bawełnianych, mebli giętych, drzewa budulcowego, dykt i różnego rodzaju konserw. E/26651/95/Kl.

Tanie zabawki znajdą zbyt w Guatemali. P/26578/4B/54/Sz.

Firma w Unii Afryki Połudn. poszukuje dostawców wyrobów z marmuru, brązu, wszelkiego rodzaju nowości galanteryjnych. P/27308/64/Sz.

Firmy greckie poszukują dostawców wikliny. P/27371/49/Sz.

Firma kanadyjska, importująca na własny rachunek, interesuje się importem wysokich butów z wojłoku. P/27321/64/M.

Firma w Afryce Południowej interesuje się importem naczyń emaliowanych blaszanych. P/26242/5B/Ro.

Firma arabska, posiadająca oddziały w Jaffie, Tel-Avivie, Bejrucie i Kairze interesuje się nawiązaniem bezpośrednich stosunków handlowych z firmami polskimi, zainteresowanymi w eksporcie następujących wyrobów: wanien żeliwnych, naczyń emaliowanych, aluminiowych, artykułów szklanych. rur, łączników. P/25422/95/Ro.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

REGULACJA POŁOWÓW MORSKICH.

Dnia 5 listopada ukazał się w Dzienniku Ustaw nr 84 dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 XI 1936 o regulowaniu połowów ryb morskich.

Artykuł 1 dekretu ustala, iż w celu regulowania połowów ryb morskich Ministrowi Przemysłu i Handlu służy prawo wydawania rozporządzeń, dotyczących:

a) zakazu wykonywania w określonych terminach połowów wszystkich lub niektórych ryb, wszelkimi lub niektórymi narzędziami;

b) zakazu przywozu do miejscowości polskiego wybrzeża w określonych terminach wszystkich lub niektórych gatunków ryb w stanie nieprzerobionym;

c) ilościowego ograniczania w określonych terminach przywozu do wszystkich lub niektórych miejscowości polskiego wybrzeża wszystkich lub niektórych gatunków ryb w stanie nieprzerobionym, a przeznaczonych do spożycia wewnętrznego: za spożycie wewnętrzne nie uważa się przerobu ryb na mączkę rybną.

Zakazy i ograniczenia wymienione pod b) i c) nie mogą dotyczyć przywozu ryb nie pochodzących z połowów rybaków polskich lub gdańskich.

Artykuł 2 dekretu wyznacza za wykroczenia kary do 1000 złotych lub areszt do jednego miesiąca, lub obie kary łącznie, oraz omawia postępowanie z rybami z nieprawnych połowów lub nieprawnie przywiezionych.

Artykuł 3 porucza wykonanie dekretu Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Artykuł 4 podaje, iż dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

Dekret powyższy przyniósł ze sobą oczekiwane, po kilku zimach coraz dotkliwszych doświadczeń rybaków morskich i wędzarnictwa, ustawowe regulowanie połowów morskich oraz dowozu ryb z połowów rybaków polskich i gdańskich do miejscowości polskiego wybrzeża.

Jak wiadomo w połowach zimowego sezonu szprotowego, za wyjątkiem lat chudych następuje zawsze okres dużej podaży i równocześnie nadmiernych wahań, które niweczą jak zarobek rybaków, tak i kalkulację wędzarń. Następuje każdorazowo marnotrawstwo wysiłku, rozproszenie energii, wywołanej obawą skutków losowości ze strony wędzarń, zdanych na wahania podaży i katastrofalna obniżka cen ryby sprzedawanej przez rybaków.

Ustawowe regulowanie połowów które niewątpliwie będzie stosowane tylko w okolicz-

nościach wyżej podanych, obejmuje nie tylko same połowy, ale i przywóz ryb morskich w stanie nieprzerobionym. Ustawa zaznacza, że przywóz ten nie obejmuje ryb zagranicznych, jakiż to więc jest przywóz? Wypada podać tu krótki komentarz.

Przywóz, oczywiście, nie jest w dekrecie rozumiany jako import, to znaczy przywóz zagraniczny, gdyż powstałaby sprzeczność. Jest to raczej dowóz, względnie część wewnętrzna przywozu, jeśli ten ostatni stosować jako pojęcie szersze od importu.

Dlaczego więc ustawa obejmuje nie tylko zakaz w określonych terminach połowów, lecz również przywóz niezagran., który może być zakazany lub też ograniczony w określonych terminach dla wszystkich lub niektórych miejscowości wybrzeża?

Są to dwie strony jednej akcji, której celem ma być: zwalczanie wahań i nieuzasadnionej zniżki cen. A wahania i zniżka cen, — zjawiska współrzędne, nie występują wszędzie jednakowo i przyczyną ich jest nie tylko nierównomierny i nadmierny połów, lecz również różna chłonność rynku, występująca niejednakowo,np. w portach w Helu i w Gdyni.

Dużo narzekań w swoim czasie wywoływał chaos, który panował gdy rybacy helscy np. umawiali się co do niełowienia szprotów, podczas gdy gdyńscy łowili dalej i odwrotnie. Teraz sprawa ta może być regulowana urzędowo, a przy tym możliwe jest operowanie kilkoma elementami dla zwalczania wahań i nadmiernej zniżki cen, a tymi elementami zmiennymi są: 1) terminy ograniczeń, zależne od okoliczności, jak obfitość połowów i stopień nasycenia rynku wędzonym towarem i t. d., 2) możność stosowania ograniczeń tylko do połowów określonymi sposobami np. tylko tukami, tylko włókami i t. p., 3) zakazu dowozu ryb z połowów, do wszystkich lub niektórych portów i 4) ilościowego ograniczenia dowozu do wszystkich lub niektórych portów.

Oczywiście wszystkie te sposoby mogą być stosowane równocześnie i odpowiednio kombinowane, np. możliwy jest zakaz przywozu ryb z połowów do jednych miejscowości i ilościowe ograniczenie przywozu do drugich miejscowości, w celu wyrównania wahań nie tylko w czasie ale i w przestrzeni, w zależności od miejscowego zapotrzebowania wędzarń.

Są to już subtelności, jednakże na nich widać jak daleko, w korzystnym słowa znaczeniu, odbiega urzędowy sposób regulowania połowów od dotychczasowego, pochodzącego przeważnie od zrzeszeń rybackich, który nie tylko umożliwiał wykroczenia, ale był zbyt sztywny i wąski, obejmując zazwyczaj tylko jeden z wymienionych powyżej elementów.

Przetargi

PRZETARG NIEOGRANICZONY NA RÓŻNE ARTYKUŁY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) półkartonów w rolkach średn. 500 mm., ze środkowym otworem średn. 50 mm. brązowy szer. 100 mm. i 130 mm. popielaty szer. 130 mm.

2) tektury technicznej:

3) filców prasowanych i izolacyjnych;

4) części parowozowych i tendrowych (kute i z odlewu stalowego).

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 24 XI 1936 r., 2) 1 XII 1936 r.
3) 15 XII 1936 r., 4) 22 XII 1936 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 251 z dnia 28 X 1936 r.

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN* CAPELLA*	23. 11. 30. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	25. 11. 2. 12.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Mäntyluoto, Wasa, Oulu** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	LORENZ L. M. RUSS MARTHA RUSS I l. s.	21. 11. ok. 28. 11.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN* CAPELLA*	23. 11. 30. 11.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	25. 11. 2. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA JÄRVAMAA	28. 11. 12. 12.
HALFDAN MAGNUS	23. 11. 13. 12.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	23. 11. 13. 12.
		ŁOTWA		
MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	23. 11. 30. 11.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	23. 11. 30. 11.
HALFDAN MAGNUS	27. 11. 13. 12.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	23. 11. 13. 12.
PIONIER I	26. 11. 10. 12.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	26. 11. 10. 12.
		LITWA		
PIONIER I	24. 11. 8. 12.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	24. 11. 10. 12.
MARIEHOLM*	23. 11. 3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports. Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	23. 11. 3. 12.
HALFDAN MAGNUS	22. 11. 13. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	23. 11. 13. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	30. 11.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	2. 12.
MARIEHOLM* BIA MARIEHOLM*	23. 11. 25. 11. 3. 12.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	MARIEHOLM* BIA MARIEHOLM*	23. 11. 25. 11. 3. 12.
IWAN	24. 11. 8. 12.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg. Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	25. 11. 9. 12.
BLENDA	30. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	2. 12.
LIBAU EGON*	23. 11. 30. 11.	**Helsingborg, Malmö. Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	LIBAU EGON*	23. 11. 3. 11.
		NIEMCY		
E. RUSS HINRICH TCZEW	21. 11. 24. 11. 28. 11.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	E. RUSS HINRICH TCZEW	21. 11. 24. 11. 28. 11.
MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	23. 11. 30. 11.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	23. 11. 30. 11.
		DANIA		
SLEIPNER	25. 11. 2. 12.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	26. 11. 3. 12.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	20. 11. 4. 12.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	20. 11. 4. 12.
		NORWEGIA		
BORGILA BATAVIA BORGILA	23. 11. 30. 11. 7. 12.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BORGILA BATAVIA BORGILA	23. 11. 30. 11. 7. 12.
JAEDEREN URSA	16. 11. 2. 12.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	DELFINUS URSA	24. 11. 7. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)		
		co 2 tygodnie		
BALTROVER*	22. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	26. 11.
LECH*	29. 11.	co 2 tygodnie	LECH*	3. 12.
		Hull		
LWÓW*	22. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	26. 11.
LUBLIN*	29. 11.	co tydzień	LUBLIN*	3. 12.
		Manchester/Liverpool		
KATHOLM	25. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	KATHOLM	25. 11.
TAARNHOLM	3. 12.	co 1—2 tygodnie	TAARNHOLM	3. 12.
STATEK	20. 11.	**Leith/Grangemouth**		
	27. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	21. 11.
		co tydzień		28. 11.
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU l. s.	22. 11.	co miesiąc	LINDENAU l. s.	22. 11.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
HEBE l. s.	25. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	HEBE l. s.	25. 11.
BERENICE l. s.	2. 12.	co tydzień	BERENICE l. s.	2. 12.
		Rotterdam		
CHORZÓW	25. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	CHORZÓW	25. 11.
PUCK	2. 12.	co tydzień	PUCK	2. 12.
NEREUS* l. s.	26. 11	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	NEREUS* l. s.	26. 11.
OREST l. s.	28. 11.	1—2 razy w tygodniu	OREST l. s.	28. 11.
BUTT	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	23. 11.
BUSSARD	2. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
WIBORG	28/30. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	WIBORG	28/30. 11.
		co 16/18 dni		
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	24. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	25. 11.
ŚLĄSK*	1. 12.	co tydzień	ŚLĄSK*	2. 12.
BUTT	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	23. 11.
BUSSARD	2. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
—		*(Rummel & Burton)*	ROLFSBORG	3/4. 12.
		co 3 tygodnie		
KODUMAA	20. 11.	**Antwerpia**		
JÄRVAMAA	10. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA	1. 12.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	20. 11.
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)		4. 12.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
HALFDAN MAGNUS	22. 11. 12. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	23. 12. 13. 12.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
OLDENBURG AUG. SCHULTZE	3. 12. 11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	OLDENBURG AUG. SCHULTZE	3. 12. 11. 12.
		Porty Sycylii		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA	ok. 11. 12.	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	EUDORA	ok. 11. 12.
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
ALBANIA	ok. 8. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	LIVORNO	27. 11.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
VIKINGLAND* ERLAND	27. 11. 6. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VIKINGLAND* ERLAND* NORDLAND*	6. 12. 10. 12 28. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	ROLFSBORG	3/4. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
LEWANT LECHISTAN	25. 11. 16. 12.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LEWANT* LECHISTAN*	28/30. 11. ok. 17. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	8. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	1. 12.
BATORY*	22. 12.	co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI*	12. 12.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
ARGOSY	21. 11.		CITY OF FAIRBURY*	24. 11.
SCANSTATES*	28. 11.	*(American Scantic Line)*	ARGOSY*	1. 12.
SCANMAIL*	5. 12.	co tydzień	SCANSTATES	8. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
OLDENBURG	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	OLDENBURG	3. 12.
AUG. SCHULTZE	11. 12.	co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE	11. 12.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
SANTOS	25. 11.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	SANTOS	3. 12.
VALPARAISO	3. 12.	co 3 tygodnie	VALPARAISO	15. 12.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)	BORE IX	ok. 30. 11.
BORE VIII	28. 11.	co 2 tygodnie	BORGLAND	3. 12.
		(Rothert & Kilaczycki)		
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	co 6 tygodni	LEISE MAERSK	5. 12.
PUŁASKI*	11. 1.		KOŚCIUSZKO*	19. 12.
		Cape Town, Algoa Bay, East London. Lorenco Marques		
VAALAREN	21. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
		co miesiąc	VAALAREN	21. 11.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	—	
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	TEUCER	12. 12.
—		co 3 tygodnie	CYCLOPS	9. 1.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	FORMOSA	18. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
TANA	27. 11.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
RYDBOHOLM	28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TABOR	21. 11.
TROLLEHOLM	4. 12	co 3—10 dni na wejściu	TROLLEHOLM	ok. 16. 12.
		co miesiąc na wyjściu		
DRYDEN	23. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	DRYDEN	23. 11.
CRIPPLE CREEK	5. 12.	co 2—4 tygodnie	CRIPPLE CREEK	5. 12.
		Porty Australii		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

20 listopada

m/s VAALAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wy- i załadowania. Bergenske.

s/s HELDER lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s BESSEL lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s CONFID ze śledziami, PAM.

s/s SMUT po węgiel, PAM.

s/s GLÜCKAUF po węgiel, Bergenske.

s/s VALKYRIAN, PAM.

s/s KAUPO po węgiel, MEW.

s/s FREDEN do węgiel. Rothert & K.

s/s MERCUR po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, MEW.

s/s TORKEL po węgiel, Rothert & K.

21 listopada:

m/s SANTOS lin. z Rio, Santos, B. Aires tylko dla wyładowania, OCAGO.

s/s LORENZ L. M. RUSS lin. z Hamburga z towarami Prowe, potem ładuje do Finlandii, Lenczat.

m/s TABOR lin. po ładunek do portów Gulfu. Bergenske.

s/s ARGOSY lin. z N. Jorku tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s RONNY po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s SYLVIA po węgiel. MEW.

22 listopada:

s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s BUTT lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Zj. Korp. Bałt.

s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

23 listopada:

s/s BIA lin. ze Sztokholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BORGILA lin. z wschodn. Norwegii dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s IWAN lin. z zach. Szwecji dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallina dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zach. Norwegii, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. wsch.-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s LIBAU lin. z zach. Szwecji dla wy- i załadowania. Behnke & Sieg.

s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s DANIA po węgiel, PAM.

s/s ADA po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s BOTHAL po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s HUDIKSVALL z rudą, Behnke & Sieg.

s/s OROPOS po węgiel, MEW.

24 listopada:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. po ład. do N. Jorku, Am. Scantic Line.

s/s BALTROVER z Gdańska po ładunek do Londynu, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.

m/s PIONIER I z Rygi lin. dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HINRICH lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s ADVANCE po węgiel. PAM.

s/s POZNAŃ z kamieniami, PAM.

25 listopada:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania. Reinhold.

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s HEBE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

26 listopada:

s/s NEREUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s JÄRVAMAA lin. z Antwerpii po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

O PODTRZYMANIE PLACÓWEK BEZPOŚREDNIEGO HANDLU ZAMORSKIEGO.

Handel zamorski jest tą dziedziną ogólnego handlu danego państwa, która wprowadza go w orbitę szerokich zagadnień handlu międzynarodowego w skali wszechświatowej.

Powstanie polskiego handlu zamorskiego datuje się dopiero od lat kilkunastu, czyli od chwili odzyskania niepodległości. Nie znaczy to oczywiście, że poszczególne placówki handlowe i przemysłowe polskie również i za czasów zaborów nie brały udziału w wymianie międzynarodowej, niemniej wymiana ta była w ramach państwa zaborczego dosyć nikła a w każdym razie nie miała żadnych cech odróżniających ją, jako wymianę handlową czysto polską.

Toteż handel zamorski Polski, z chwilą odzyskania niepodległości stanął do walki o swój rozwój z organizmami gospodarczymi doświadczonymi i posiadającymi długoletnią tradycję i rozgałęzione stosunki. Równocześnie handel zamorski Polski niemal od początku zmuszony był przystosowywać się do nowych form wymiany międzynarodowej, powstałej na tle dążeń antarchicznych i wynikających stąd zarządzeń reglamentacyjnych, dotąd mało znanych w dziedzinie wymiany międzynarodowej. Okoliczności te powodując trudności rozwojowe dla wszystkich uczestników wymiany międzynarodowej wytworzyły pewnego rodzaju zrównanie szans dla nich wszystkich.

Pionierska działalność kupiectwa polskiego w dziedzinie handlu zamorskiego była jednak poważnie utrudniona specyficznymi warunkami,w jakich ten handel w ogóle rozwijać się może, w szczególności zaś koniecznością poczynienia poważnych nakładów kapitałowych, które rentować się mogą dopiero z biegiem lat. Stąd poważna różnica pomiędzy warunkami pracy kupca zamorskiego i kupca lądowego.

Rola kupca lądowego w życiu gospodarczym każdego kraju jest ważna, jako racjonalnego dystrybutora wyprodukowanych w kraju artykułów. Czynności te jednak przy istnieniu praktycznego zmysłu kupieckiego są mniej skomplikowane, niż czynności kupca zamorskiego. Ten ostatni musi przy wykorzystaniu sił swego intelektu wykonywać z jednej strony służbę pionierską przy wprowadzaniu na rynki zagraniczne największych ilości towarów rodzimych po najwyżej osiągalnych cenach i przy najbardziej odpowiednich warunkach, a z drugiej dążyć przy imporcie towarów zamorskich do nabywania ich w najdogodniejszych okresach przy wykorzystaniu właściwej koniunktury cen. Ponieważ kapitał, inwestowany w przedsięb. handlu zamorskiego w bezpośrednich stosunkach z zagranicą narażony jest na znaczne ryzyko i stosunkową powolność obrotu, koniecznym jest, jak już wspomniano wyżej, podniesienie jego rozmiarów. Ten specyficzny charakter działalności kupiectwa w handlu zamorskim bezpośrednim powinien być specjalnie brany pod uwagę ze względu na jego znaczenie dodatnie w dziedzinie zagranicznej wymiany handlowej. W bilansie płatniczym państwa bezpośrednie stosunki handlowe przyczyniają się do osiągnięcia ekonomii w wydatkach na opłatę pośrednictwa a ze względu na bezpośredni wpływ na los towaru już od chwili jego zakupu dają możność dysponowania nim w odpowiedni sposób w zakresie transportu, a więc dają możność wykorzystania własnych środków transportowych. Względy powyższe wydają się zupełnie wyraźnie przemawiać za otoczeniem placówek kupieckich handlu zamorskiego przez czynniki miarodajne należytą opieką.

W rzeczywistości jednak jesteśmy niestety nieraz świadkami traktowania interesów placówek, uprawiających bezpośredni handel zamorski, a więc placówek najbardziej pożytecznych w dziedzinie wymiany handlowej z zagranicą, w sposób niewłaściwy, często narażający je na poważne nawet straty. Odnosi się to w szczególności do sprawy podziału kontyngentów przywozowych, gdy wyżej wspomniane placówki traktowane są gorzej od firm małych, sprowadzających towary zagraniczne za pośrednictwem firm obcych, osiadłych w portach obcych.

Pomimo wybudowania portu w Gdyni, przekierowania importu na porty morskie oraz osiedlenia się w Gdyni aparatu handlu zamorskiego bezpośredniego, w całym szeregu importowanych artykułów korzysta Polska jeszcze z pośrednictwa obcego, obciążającego dość znacznie transakcje importowe i eksportowe. Głównym powodem tego jest, że kontyngenty przywozowe w znacznej ilości wypadków, są przyznawane firmom, które z handlem zagranicznym w pełnym znaczeniu tego słowa nie mają nic wspólnego, względnie takim, które otrzymują przydziały jedynie dla firm zagranicznych.

Wprawdzie w dziedzinie handlu międzynarodowego, rola handlu zamorskiego osiadłego w miastach portowych doznała w wielu wypadkach osłabienia na korzyść niektórych organizacyj handlowych i koncernów przemysłowych, mających swą siedzibę wewnątrz kraju, to jednak dla całego szeregu artykułów zamorskich handel koncentrować się winien przede wszystkim w mieście portowym. Szczególnie import artykułów jak herbata, kawa, ziarna kakaowe, ryż, korzenie, pestki morelowe, owoce południowe, śledzie, jelita, nasiona

oleiste, tłuszcze techniczne, bawełna, skóry surowe itd. winny koncentrować się w porcie morskim. Przedsiębiorstwa tych gałęzi importu, osiadłe w porcie gdyńskim, winny doznać w swojej działalności jak najdalej idącego poparcia i ochrony ze strony wszystkich czynników miarodajnych.

KRONIKA

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dla Rumunii zostały uruchomione kontyngenty roczne na cały szereg towarów. Z towarów spożywczych lista obejmuje: nasiona dyni (do konsumpcji bezpośredniej), jabłka i gruszki świeże, śliwki świeże, winogrona, morele, brzoskwinie, arbuzy, śliwki suszone, orzechy w łupinach i orzechy bez łupin, cebulę, czosnek, pomidory i kapustę.

Dla Francji uruchomiono pozostałe 50% kontyngentów przywozowych czwartego kwartału.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 19 XI br. nastąpi w C. K. P. podział kontyngentu na kawę z Kongo Belgijskiego, banany i pomarańcze z Jamajki i Cypru oraz na wino gronowe z Francji i prawdopodobnie na orzechy i inne owoce z Rumunii.

NOWY TRANSPORT KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

Dnia 10 XI br. s/s Pułaski przywiózł dla firm polskich 85,5 ton kawy Santos, 81 ton Rio i 170,9 ton Victoria; dla firm gdańskich — 95,3 ton Santos, 18 ton Rio i 144.8 ton Victoria. Poza tym nadeszły większe ilości kawy dla indywidualnych firm w transakcjach wiązanych.

TRANSPORTY OWOCÓW DLA GDYNI.

Dnia 8 bm. nadszedł do Gdyni s/s „Linda" i wyładował ca 700 ton cytryn włoskich. Następna partia cytryn włoskich dla Gdyni w ilości 3.615 skrzyń przyjdzie s/s „Lewant" dnia 26 bm. Statek ten wyładuje również około 250 ton fig i sułtanek tureckich.

Dalszy ładunek owoców suszonych nadejdzie do Gdyni s/s „Vasaland" dnia 19 listopada br. Ładunek będzie zawierał 380 ton fig, koryntek i rodzynek oraz 19 ton orzechów ziemnych.

PIEPRZ Z TRAVANCORE.

Uruchomiono jednorazowy kontyngent na pieprz w wysokości 475 ton. Z ilości tej może być wprowadzone na rynek wewnętrzny 100 ton, reszta przeznaczona na reeksport.

Ilość przeznaczona na rynek wewnętrzny nie będzie obciążona opłatą na R. O. Z.

Przydział kontyngentu przeznaczonego dla rynku wewnętrzngo będzie proporcjonalny do udziału danej firmy w reeksporcie.

Firmy, które wezmą udział w wykonaniu powyższego reeksportu otrzymają ponadto proporcjonalnie do swego udziału w reeksporcie zwiększone przydziały pozwoleń przywozu w ramach 50% dwumiesięcznego kontyngentu na pieprz z Indyj Holenderskich.

WITAMINY W ORZECHACH.

We Francji przeprowadzono ostatnio badanie jakości orzechów włoskich. Plantatorzy francuscy hodują jedne z najwyższych gatunków orzechów włoskich i uzyskują za nie najwyższe ceny. Podczas analizy stwierdzono, że orzechy te są doskonałej jakości, albowiem zawierają bardzo dużo witamin. Mianowicie 1 kg tych orzechów zawiera 6358 kalorii, to jest posiadają więcej kalorii niż następujące artykuły razem: 1 kg chleba — 2500 kalorii, 0,5 kg śliwek — 1285 k., 0,5 kg 922 k., 1 kg gruszek i 0.5 kg kartofli, które razem posiadają tylko 5646 kalorii.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 XI 36.).

Sytuacja na gdyńskim rynku towarów kolonialnych nieco się polepszyła w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego (t. j. w stosunku do okresu 25 X — 5 XI br.). Obroty zwiększyły się od 25 do 30%. Na ogół jednak firmy importowe odczuwają, że są w gorszym położeniu niż firmy gdańskie. Ostatnie bowiem, nie mając tych utrudnień dewizowych co firmy gdyńskie i otrzymując pozwolenia przywozu znacznie wcześniej od firm polskich, mogą pracować w sposób elastyczniejszy.

Kawa surowa.

Sytuacja na rynkach zagranicznych bez zmian. Ceny utrzymane na poziomie cen poprzednich.

Na rynku krajowym tendencja spokojna. Nadeszły większe transporty kawy w transakcjach wiązanych. Nie wpłynęło to jednak na zniżkę cen kawy z uwagi na wysokie koszty transakcyj wiązanych. Ceny utrzymują się w granicach: za 1 kg: Rio 7 — 4,20 do 4,30 zł. Santos — 4,90 do 5,10 zł, Guatemala — 5.40 do 5.80 zł zależnie od gat., a Maragogype — 6.00 do 6,40 zł zależnie od gat.

Herbata.

Rynki zagraniczne nie notują specjalnych zmian. Ceny ustabilizowane.

Na rynku krajowym odczuwa się jeszcze w dalszym ciągu brak pewnych gatunków herbaty, lecz sytuacja jest na ogół spokojna. Ceny na herbatę cejlońska wahają się w granicach od 16.00 do 16.75 zł za 1 kg, a na Sumatrę od 15,70 do 15,90 zł.

Korzenie.

Tendencja spokojna. Podaż duża — zainteresowanie słabe. Cena na pieprz czarny waha się w granicach od 3,00 do 3,10 zł za 1 kg. Większy popyt jest natomiast na ziele angielskie i cynamon. Odczuwa się brak tych artykułów. Cena na ziele angielskie waha się od 7,70 — 7,90 zł za kg, a na cynamon około 8.— zł.

Orzechy i migdały.

Cena na orzechy włoskie wynosi zł 2,30 za kg, a na orzechy laskowe okrągłe 3,20 do 3,25 za kg. Migdały sprzedaje się po cenie zł 7,— do 7,50 za kg zależnie od gatunku.

Nowe transporty orzechów i migdałów nadejdą w najbliższych dniach.

Owoce suszone.

Na owoce suszone tendencja na ogół spokojna. Figi po zł 1,45 do 1,50 za kg, rodzynki elemskie 1,90 do 2,— zł za kg, sułtanki tureckie od 0,95 do 2,20 zł za kg zależnie od gatunku towaru.

Podaż śliwek suszonych amerykańskich większa a to wskutek nadejścia nowych transportów w transakcjach wiązanych. Cena zniżkowa. Wynosi obecnie 1,35 — 1,40 zł za kg towaru workowego.

TRANSAKCJA NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W okresie od 5 do 15 listopada br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne ogółem 2.372 skrzyń cytryn włoskich, 460 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, 4 wagony śliwek suszonych jugosławiańskich oraz 10 worków chleba świętojańskiego. Z powyższych ilości sprzedano 201 skrzyń cytryn włoskich po 30 i 31.— zł za 1 skrzynię, 460 skrzyń pomarańcz kalifornijskich po 1,48 i 1,50 zł za 1 kg. i 10 worków chleba świętojańskiego po 1,20 zł za 1 kg.

W tym okresie nie wykazano żadnego zainteresowania na śliwki jugosławiańskie. Na cytryny nie dokonano także poważniejszych transakcyj, ponieważ spodziewane są nowe transporty dla Gdyni i w związku z tym dalszy spadek cen.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się w tym okresie następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 9 listopada br. przetarg wystawiając 1.372 skrzyń cytryn włoskich. Z powyższej partii sprzedanych zostało tylko 172 skrzyń, ponieważ jak wyżej zaznaczyliśmy kupcy wyczekują zniżki cen.

Wystawiono 460 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, które w całości sprzedano po 1,48 i 1,50 zł za 1 kg. Jako ostatnią partię wystawiono 10 worków chleba świętojańskiego, który sprzedany został po 1,20 za kg.

Udział w przetargu wzięło 14 kupców. Nabywcami towaru byli kupcy z Gdyni, Poznania i Bydgoszczy.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

wystawiły na aukcji w dniu 10 listopada br. 1.000 skrzyń cytryn włoskich i 4 wagony śliwek suszonych jugosłowiańskich. Śliwki suszone w całości wycofano, z powodu braku nabywców. Sprzedano 29 skrzyń cytryn po 31,— zł za skrzynię. Udział w aukcji wzięło 15 kupców.

HERBATA INDYJSKA.

Statek Chorzów przywiózł ostatnim rejsem 3.840 kg herbaty z Indyj Brytyjskich. Dnia 8 XI br. s/s Wisła przywiózł dla firm polskich 683 kg herbaty z Indyj Holenderskich.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Zbiory zimowe cytryn włoskich trwają w dalszym ciągu. Ceny kształtują się bardzo nierówno. Każdy dzień niemal przynosi zwyżkę lub zniżkę cen.

Bardzo dobrze zapowiadają się zbiory pomarańcz. Będą one prawdopodobnie rekordowymi zbiorami w tym roku.

W południowym Tyrolu zbiory jabłek wypadły bardzo dobrze, zwłaszcza gatunkowo. Od 1930 roku nie miał Tyrol tak wysokich gatunkowo owoców. Zainteresowanie tym artykułem wzrosło. Eksportowano już poważniejsze partie jabłek włoskich do Szwajcarii, Niemiec i Autrii. Spodziewany jest także eksport do Polski.

Turcja.

Od początku sezonu bieżącego roku do połowy października wyeksportowała Turcja 21.311.814 kg koryntek. Poważniejszymi odbiorcami tego towaru były następujące kraje:

	w r. 1936 do połowy października	w r. 1935
1) Niemcy	8.664.748 kg	13.703.770 kg
2) Anglia	6.369.282 kg	3.898.063 kg
3) Italia	1.588.641 kg	2.844.199 kg
4) Holandia	989.336 kg	3.937.569 kg
5) Belgia	727.532 kg	1.520.998 kg
6) **Polska**	488.842 kg	14.342 kg
7) Francja	460.395 kg	380.301 kg
8) Austria	335.769 kg	101.258 kg

Silnym zainteresowaniem cieszą się figi. Zbiory fig ocenia się na ca 27.000 ton. Z tego 19.000 ton zostało już sprzedanych. Cena na figi jest wysoka z dalszą tendencją zwyżkową.

Do połowy października br. wyeksportowała Turcja 16.862.374 kg fig. Polska importowała w tym czasie z Turcji 153.938 kg fig. W roku 1935 17.952 kg.

Cyfra transakcyj na sułtanki tureckie wzrosła do końca października br. o 2.940 ton. Łącznie wynosi 42.900 ton. W roku 1935 — 51.940 ton, w roku 1934 — 26.450 ton.

Ceny sułtanek ostatnio na rynku tureckim bardzo poważnie zwyżkowały. Ostatnie notowania:

za 100 kg cif porty kontynentu		cif porty angielskie
Typ 7—13	Lt. 17,25	sh 29,6
Typ 8—14	Lt. 18,25	sh 31,3
Typ 9—15	Lt. 19,75	sh 34,-
Typ 10—16	Lt. 24,—	sh 41,6
Typ 11—17	Lt. 26,—	sh 45.-

Załadowano w bieżącym sezonie do portów europejskich 17.040 ton w tym samym okresie w roku 1935 — 25.850 ton, w roku 1934 — 14.660 ton. Do portów angielskich załadowano 7.830 ton, w roku 1935 — 8.750 ton, w roku 1934 — 4.750 ton. Do pozostałych portów dokonano załadowań w roku bieżącym 560 ton, w roku 1935 — 415 ton i w roku 1934 — 255 ton.

Grecja.

Zbiory roczne koryntek w Grecji wynoszą 140 000 ton ang. (1.016 kg) sułtanek — 28.000 ton i 18.000 ton fig. Połowa zbiorów koryntek przeznaczona jest na eksport, natomiast figi i sułtanki eksportuje się w całości.

Najpoważniejszymi odbiorcami tych artykułów są: Anglia, Holandia, Niemcy, USA. i Italia.

Bułgaria.

Zbiory orzechów w Bułgarii w stosunku do roku ubiegłego są mniejsze, jednak gatunkowo stoją wyżej. 15 do 20% są mniejsze od zeszłorocznych. Jak co roku tak i obecnie najpoważnieiszym odbiorcą orzechów bułgarskich są Niemcy. Mniejsze partie zakupiły: Austria i Czechosłowacja. W roku bieżącym importowała także orzechy bułgarskie Anglia.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 listopada 1936 r. | NR. 32

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Brukselskie konwencje, dotyczące prawa morskiego

(Ciąg dalszy)

Konwencja z dnia 25 sierpnia 1924 r. o ujednostajnieniu niektórych zasad, dotyczących konosamentów.

I.

Już w drugiej połowie XIX wieku zastanawiano się na międzynarodowych konferencjach prawniczych, jakby stworzyć jednolity pod względem treści typ konosamentu. Inicjatywa w tym kierunku szła przede wszystkim od strony International Law Association. Zdawano sobie sprawę z tego, że konosament, zawierający zobowiązanie skrypturalne do wydania ładunku ze statku, jest najważniejszym dokumentem w obrocie morskim, mianowicie papierem wartościowym, reprezentującym prawo do przewożonego na statku ładunku i mogącym być w obiegu jak weksel lub papier na okaziciela, jak również przedmiotem zastawu. Charakter papieru obiegowego szczególnie uwydatnia się w często wystawianym konosamencie na zlecenie, odstępowanym z reguły przez indos, i w mniej praktykowanym konosamencie na okaziciela, zbywanym bez wszelkich formalności przez proste wręczenie. Również zdawano sobie sprawę z tego, że konosament, jako dokument reprezentujący prawo do przewożonego ładunku, jest t. zw. papierem tradycyjnym, czyli dokumentem, którego zbycie wywołuje te same skutki, co oddanie samego przedmiotu, którego dotyczy, czyli co oddanie ładunku, innymi słowy, że jest to papier, który zastępuje sam ładunek, będący w drodze. Z tych wszystkich istotnych cech konosamentu wyciągano logiczny wniosek, że dokument ten powinien — w interesie bezpieczeństwa obrotu towarowego — posiadać *realną* wartość, na której możnaby bezpiecznie oprzeć zaufanie nabywcy i kredyt posiadacza dokumentu. Praktyka konosamentowa szła jednak w myśl zasady swobodnego stypulowania zobowiązań w kierunku całkiem dowolnego układania treści konosamentu, zwłaszcza umieszczania w konosamencie klauzul, zwalniających przewoźnika od jakiejkolwiek odpowiedzialności za przewożony ładunek i pozbawiających tym samym zawarte w konosamencie zobowiązanie do wydania ładunku w miejscu przeznaczenia realnej wartości. Skuteczność prawna takich klauzul mogła być kwestionowana tylko wtedy, gdy przewoźnik działał umyślnie na szkodę osób, uprawnionych do ładunku, a więc, gdy wyraźnie zachodziło działanie, sprzecznie z dobrymi obyczajami. Uważam, że poza tym przypadkiem klauzule takie nie sprzeciwiają się dobrym obyczajom, gdyż zawsze istnieje możność ubezpieczenia się od szkód w ładunku. Jest to także punkt widzenia stosowanego u nas prawa morskiego IV-tej księgi kod. handl. niem. z 10 maja 1897 r. i odnośnej judykatury. Wobec tego, że przy istnieniu wspomnianych klauzul, zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za ładunek (Freizeichnungsklauseln, clauses de non responsabilité), posiadacz, wzgl. nabywca konosamentu nie mogli mieć pewności, że ładunek otrzymają w takim stanie, w jakim został załadowany na statek, i pozbawieni byli często prawa represu do przewoźnika w przypadku utraty lub uszkodzenia ładunku w czasie przewozu, dążenia do ustabilizowania postanowień

konosamentu, czyli stworzenia jednolitego typu konosamentu było całkiem naturalne. Przeciwko dowolnemu umieszczaniu w konosamencie klauzul, zwalniających przewoźnika od odpowiedzialności za utratę i uszkodzenia ładunku, zwróciła się najpierw amerykańska ustawa z dna 13 II 1893, t. zw. Harter Act, zabraniając przewoźnikowi umieszczania tego rodzaju klauzul. Nie chcąc jednak traktować problemu odpowiedzialności przewoźnika jednostronnie w interesie nadawcy wzgl. odbiorcy ładunku, nie mogła ta ustawa pominąć sytuacji przewoźnika morskiego, w szczególności jego ryzyka, i musiała ochronie nadawcy i odbiorcy przeciwstawić ochronę przewoźnika, czyli stworzyć równowagę obustronnych interesów. Tym się tłumaczy postanowienie Harter Act, że armator zwolniony jest odpowiedzialności za szkody w ładunku, wynikające z przewinien i błędów, popełnionych przez kapitana i załogę na statku „in navigation or the management", jeżeli sam zastosował przed wyjazdem statku należytą, t. j. zwykłą, staranność armatora (due diligence), o ile chodzi o uczynienie statku zdatnym do podróży morskiej, wyposażenie go oraz obsadzenie go kierownikiem i załogą. Navigation oznacza tu *kierownictwo* techniczno-żeglugowe czyli nautyczne statku, a błędy w kierownictwie nautycznym są błędami nautycznymi w ścisłym znaczeniu, np. błędny kierunek podróży, wadliwe manewrowanie sterem i nieprawidłowa sygnalizacja. Błędy zaś popełnione „in the management" są błędy, sprzeczne również z prawidłową techniczno-żeglugową obsługą statku, ale poza nautycznym kierownictwem statku, np. wadliwe funkcjonowanie instalacji, aparatów i maszyn na statku. Obie kategorie błędów są natury nautycznej (fautes nautiques, nautisches Verschulden), czyli odnoszą się do techniczno-żeglugowej obsługi samego statku. Według Harter Act przewoźnik zawsze wolny jest od odpowiedzialności za szkody, wynikłe z błędów nautycznych kapitana i załogi, jeżeli udowodni, że zastosował przed wyjazdem statków należytą staranność, o ile chodzi o przygotowanie statku do podróży. Stanowi to poniekąd wyłom z ogólnej zasady prawa cywilnego, że każdy odpowiada za szkody, wywołane przez inne osoby przy wykonywaniu czynności, które im zlecił, chyba by udowodnił, że nie ponosi żadnej winy w wyborze tych osób (art. 144 kod. zob.) Przeciwstawieniem wspomnianych błędów *nautycznych* są błędy, odnoszące się do eksploatacji *handlowej* statku, w szczególności błędy, popełnione przez kapitana lub załogę przy załadowaniu, umieszczaniu, przechowywaniu i wyładowywaniu ładunku ze statku (fautes commerciales, kommerzielles Verschulden). Zwolnienie się przewoźnika za pomocą klauzuli w konosamencie od odpowiedzialności za tego rodzaju błędy kapitana i załogi jest według Harter Act pod rygorem nieważności klauzuli zabronione.

Stanowczym krokiem naprzód ku ujednostajnieniu zasad konosamentu były słynne Reguły Haskie z 1921 r., ułożone na konferencji International Law Association w Hadze w roku 1921 ze współudziałem stowarzyszeń armatorów, spedytorów morskich, towarzystw ubezpieczeń oraz banków. Były one wyrazem pogodzenia sprzecznych interesów armatorów i spedytorów morskich i stanowiły pewien typ konosamentu, zalecany do zastosowania w obrocie morskim. Stosowanie ich było jednak zależne od woli stron i ich charakter fakultatywny nie rozwiązywał tak ważnego dla międzynarodowej żeglugi problemu ujednostajnienia w sposób wiążący zasad konosamentu. Problem ten mógł być rozwiązany jedynie drogą konwencji międzynarodowej. Dopiero zwołana w Brukseli w r. 1922 międzynarodowa konferencja dyplomatyczna opracowała, przyjmując prawie że bez zmian Reguły Haskie za podstawę, projekt konwencji międzynarodowej, poddającej przewóz, uskuteczniany na zasadzie konosamentu, normom wiążącym (régime obligatoire, régime d'ordre public), mianowicie co do odpowiedzialności przewoźnika za utratę lub uszkodzenie ładunku, przyjętego do przewozu. Podpisano konwencję w Brukseli dwa lata później, dnia 25 sierpnia 1924 r., Polska konwencję również podpisała. Ustawa upoważniająca do ratyfikacji została już ogłoszona (Dz. U. R. P. nr 15, poz. 139 z 1936 r.), jednakże sama ratyfikacja jeszcze nie nastąpiła. Zamierzona jest ona w najbliższym czasie.

Konwencja wychodzi z ogólnej zasady prawa, przyjętej także w art. 623 naszego kodeksu handlowego, że przewoźnik, który podejmuje się przewozu przesyłki, odpowiada za szkodę, wynikłą z utraty lub uszkodzenia przesyłki w czasie przewozu, chyba, że udowodni, że nie mógł zapobiec szkodzie mimo zachowania należytej staranności.

Przewodnią myśl konwencji została na konferencji dyplomatycznej sformułowana, jak następuje: „Cette legislation nous ramène en réalité, purement et simplement à ce qui a toujours été le droit commun en matière de responsabilité dans tous les pays de monde depuis le droit romain. Celui qui se charge de transporter une marchandise est le débiteur d'un corps certain: il doit justifier qu'il a payé sa dette et, par consequant, delivré la marchandise dans les mêmes termes où il a reçue. S'il la délivre en mauvais état, il est présumé responsable, puisqu'il ne se décharge pas de son obligation, mais il lui appartient de prouver que c'est par des raisons de force majeure qu'il ne le faist pas. Le projet de convention ne fait autre chose que rétablir cette regle, mais il la rend *d'ordre public*" Tymi słowy pomiędzy innymi uzasadniał projekt konwencji Louis Franck, przewodniczący konferencji dyplomatycznej. (porówn. Procés Verbaux międzynarodowej konferencji prawa morskiego w Brukseli z 1922 r. str.

123, 124, Imprimerie Lésigne, Bruxelles). Intencją konwencji jest, aby powyższej ogólnej zasadzie prawa nadać charakter *normy wiążącej* i przeciwstawić się w ten sposób ogólnie praktykowanymu przez przewoźników morskich zwalnianiu się zapomocą klauzul od wszelkiej odpowiedzialności za przewożony ładunek. Należy zauważyć, że konwencja nie pretenduje do tego, aby unormować całokształt przewozu morskiego, reguluje ona tylko fragment przewozu, mianowicie ważny fragment przewozu morskiego na zasadzie konosamentu, i to, o ile chodzi o zagadnienie odpowiedzialności przewoźnika. Podając jego odpowiedzialność *reglamentacji wiążącej* konwencja stwarza dla niego specjalny system odpowiedzialności i przez to skutecznie ujednostajnia zasadniczą treść konosamentu, uniemożliwiając na przyszłość w znacznym stopniu, w dziedzinie odpowiedzialności przewoźnika, konflikty ustawodawstw morskich poszczególnych państw, tak szkodliwe dla obrotu morskiego.

Tyle co do genezy i ogólnej tendencji konwencji. Następny artykuł przyniesie syntetyczne omówienie jej potrzeb.

Dr Władysław Sowiński.

Kongres Kupiectwa Pomorskiego

Jak donosiliśmy już w poprzednim numerze naszego biuletynu w dniu 15 listopada odbył się w Tczewie pod przewodnictwem Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. Tadeusza Marchlewskiego doroczny walny zjazd zrzeszonych w związku organizacyj kupieckich oraz połączony z nim Kongres całego kupiectwa pomorskiego. W kongresie tym, jak zaznaczyliśmy, wzięli udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, wiceprezes dr Władysław Smoleń, dyrektor Izby dr J. Kulikowski, który wygłosił referat pt. „Zadania kupiectwa pomorskiego w porcie Gdyni i w handlu zagranicznym Polski" oraz szereg urzędników Izby naszej uczestniczących w pracach komisyjnych.

W wyniku obrad Kongresu uchwalona została następująca rezolucja główna:

Kongres stwierdza z zadowoleniem, że polityka gospodarcza Rządu doprowadziła do zrównoważenia budżetu Skarbu Państwa, a tym samym spowodowała niewątpliwą stabilizację zjawisk gospodarczych.

Kongres opowiada się za kontynuowaniem takiej polityki, wypowiadając równocześnie opinię, że pogłębienie zarejestrowanej poprawy możliwe będzie tylko przy zachowaniu najdalej posuniętej ostrożności w preliminarzu budżetowym. Zdaniem Kongresu poprawa jest jeszcze zbyt wątła, ażeby pozwoliła na jej natychmiastowe dyskontowanie przez zwiększenie wydatków państwowych.

Kongres podkreśla celowość wydanych zarządzeń dewizowych oraz opowiada się zdecydowanie przeciwko dewaluacji złotego.

Kongres konstatuje dalej, że osiągniętą poprawę zarejestrowano przede wszystkim w wielkim przemyśle skartelizowanym, natomiast nie dotarła ona jeszcze w szczególności do handlu pomorskiego. Powodem tego zjawiska jest bezsporny fakt, że rolnictwo pomorskie nie odzyskało dotąd swej siły nabywczej. Poprawę cen za płody rolnicze sparaliżował znacznie słabszy wynik tegorocznych zbiorów.

Niemniej należy stwierdzić, że osiągnięta stabilizacja gospodarki państwowej stworzyła już pomyślne warunki psychiczne dla odbudowy i usprawnienia naszego aparatu wymiany.

Kongres uważa jednak za swój obowiązek podkreślić, że uzdrowienie stosunków gospodarczych na odcinku handlu pomorskiego i wzmocnienie polskiego stanu posiadania nad morzem i na Pomorzu, czego domaga się polska racja stanu — przede wszystkim ze względów politycznych — nie jest do pomyślenia bez praktycznej realizacji zapowiedzianej przez Rząd ochrony inicjatywy prywatnej oraz bez przywrócenia rentowności warsztatów kupieckich. W związku z tym kupiectwo pomorskie przedkłada szereg rezolucyj, określających te niezbędne zarządzenia, które Rząd winien zdaniem Kongresu w najbliższym czasie wydać, a to w interesie przyspieszenia poprawy na tak ważnym odcinku, jakim jest handel pomorski.

Kupiectwo pomorskie świadome jest tych specjalnych zadań, jakie na nim ciążą z tytułu gospodarczej roli i geograficznego położenia Pomorza zarówno w handlu wewnętrznym, stanowiącym o wzmocnieniu odporności gospodarczej miast pomorskich, jak i w handlu zagranicznym, który winien stać się jego bazą operacyjną.

Silne związanie zaplecza z Gdynią i wypełnienie luk, istniejących w strukturze handlu zagranicznego — uważa kupiectwo pomorskie za swój najbliższy cel.

Kongres wypowiada równocześnie zdanie, że spełnienie historycznej roli, jaka przypada w udziale handlowi polskiemu w odbudowie rynku wewnętrznego oraz ożywienie wymiany międzynarodowej — będzie tylko wówczas możliwe, jeżeli społeczeństwo

chrześcijańskie przejmie stopniowo handel w swoje ręce.

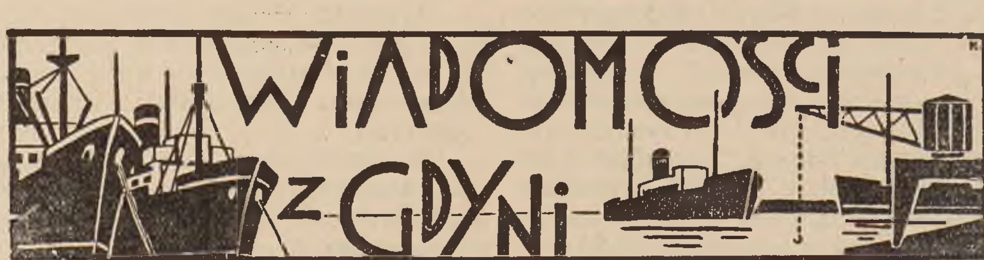
Dlatego też Kongres wita z zadowoleniem zrozumienie przez Rząd walki ekonomicznej z żydami, którą kupiectwo pomorskie będzie planowo realizować.

Kupiectwo oczekuje, że w tej walce o przyszłość narodową handlu spotka się z bezwzględnym poparciem wszystkich władz oraz całego społeczeństwa.

Równocześnie Kongres pokreśla potrzebę solidarnego frontu kupiectwa chrześcijańskiego i dlatego apeluje w imię tej solidarności do licznych warstw niezrzeszonych, ażeby stanęły pod sztandarem swej organizacji zawodowej, bowiem zadaniem jej jest nie tylko bronić handlu, ale stwarzać nowe wartości drogą zbiorowego wysiłku przez dźwiganie handlu do wyższego poziomu, ażeby Naród Polski na tym odcinku nie pozostał w tyle za wyścigiem pracy organicznej, jaką obserwujemy w całym świecie.

Poza tym uchwalono znaczną ilość wniosków, dotyczących poszczególnych dziedzin handlu, a więc racjonalizacji handlu, zagadnień kredytowych, socjalnych, kolejowych, sądowych, pocztowych, obrony handlu chrześcijańskiego, podatkowo - skarbowych i monopolowych oraz wysunięto postulaty w stosunku do Państwowego Urzędu Kontroli Ubezpieczeń i w stosunku do polityki Polskiej Konwencji węglowej.

Bardzo liczny udział przedstawicieli kupiectwa w Zjeździe i w Kongresie był dowodem solidarności i zwartości stanu kupieckiego na Pomorzu, dzięki czemu przyjęte rezolucje nabrały szczególnej wagi zwłaszcza z tego względu, iż sformułowane w nich zostały wszechstronnie obrazujące sytuację handlu na Pomorzu.



POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 17 listopada odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. Juliana Rummla, posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Na wstępie posiedzenia przedyskutowana została szczegółowo sprawa podziału pomiędzy przedstawicielami organizacyj gospodarczych na terenie portu gdyńskiego referatów, które mają być wygłaszane na posiedzeniach Komitetu Opiniodawczego przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu w celu wszechstronnego oświetlenia programu prac nad aktualnymi zagadnieniami żeglugowo — portowymi. Do należytego opracowania tych referatów Komisja przywiązywała wielkie znaczenie ze względu na konieczność wszechstronnego ich przedstawienia czynnikom miarodajnym. Wspomniane referaty mają dotyczyć spraw następujących: organizacja przeładunku w porcie gdyńskim, organizacja i praca maklerstwa okrętowego w Gdyni, możliwości rozwoju żeglugi prywatnej, rynek frachtowy w Gdyni.

Następnie Komisja Morska rozpatrzyła podania 3 kandydatów na rzeczoznawców zbożowych w porcie gdyńskim i, biorąc pod uwagę niedostateczną ilość tego rodzaju rzeczoznawców w Gdyni, zwłaszcza w chwili uruchomienia elewatora zbożowego w porcie, ustosunkowała się pozytywnie do sprawy ich zaprzysiężenia przez Izbę. Równie przychylnie ustosunkowała się Komisja do sprawy zaprzysiężenia jednego rzeczoznawcy okrętowego.

Na zakończenie swych obrad Komisja ustaliła zasady pracy wyłonionej ze swego grona Podkomisji dla opiniowania koncesyj na publiczne i prywatne składy celne oraz podań na rzeczoznawców celnych w tym sensie, że w sprawach indywidualnych Podkomisja będzie decydowała na prawach plenum, zaś w sprawach zasadniczych przedkładać będzie swe wnioski Komisji Morskiej do zatwierdzenia.

UROCZYSTOŚĆ OTWARCIA GIMNAZJUM KUPIECKIEGO W TORUNIU.

W dniu 22 listopada odbyła się w Toruniu uroczystość otwarcia Gimnazjum Kupieckiego Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni w gmachu, oddanym do dyspozycji Izby przez Zarząd Miejski. W związku z tym po Mszy św. w kościele Panny Marii odbyła się w auli gimnazjum akademia, którą zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor. W uroczystości tej wzięło udział szereg Radców Izby z terenu Pomorza oraz liczni przedstawiciele władz państwowych i samorządowych. Po akademii Prezes Izby podejmował gości śniadaniem.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W PAŹDZIERNIKU.

Statki polskiej marynarki handlowej przewiozły ogółem w październiku 137,674 t. towarów i 110 std. drzewa, wobec 120.682 ton w październiku ubiegłego roku i 88.046,5 t. w październiku 1934 roku. Liczba miesięczna, jak zwykle, nie obejmuje danych linii palestyńskiej, jak również przewozów towarów i pasażerów linii północno - amerykańskiej pomiędzy Kopenhagą a Nowym Jorkiem i Halifaxem.

Z ogólnych przewozów przypadło na ładunki eksportowe 97.411 t., (X 1935: 98.529 t.), na ładunki importowe 37.943 t. (X 1935: 21.702 t.) i na ładunki tranzytowe i przewiezione między portami obcymi — 2,320 t. (X 1935: 451 t.) Jak i w poprzednim miesiącu, w październiku br. wzrastał wyjątkowo silnie import, podczas gdy eksport na statkach polskich utrzymywał się na poziomie zeszłorocznym. Te dane przyjmować jednakże należy cum grano salis, gdyż w imporcie zwiększyły się pozycje dla masowych ładunków, na przykład import rudy się zwiększył o blisko 11 tys. ton, a procentowo względem odpowiedniego miesiąca ub. roku wzrósł prawie o 100 procent, tymczasem w eksporcie zwiększyła się rozmaitość pozycyj towarowych i jednocześnie wzrosła wartość eksportu, co nie uwydatnia się. oczywiście, wcale w statystyce wagowej. Równocześnie spadł eksport towarów masowych na statkach Żeglugi Polskiej, np. eksport węgla z 33.476 ton na 13,011 t., co jest korzystne jak dla eksploatacji statków, tak i dla oszacowania eksportu.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły 78.534 t. towarów wobec 67.471 t. w październiku ub. roku, w tym w eksporcie 43,921 t. (X 1935: 48.975 t.) w imporcie 32.293 t. (X 1935: 18.045 ton), w przewozach między portami obcymi 2.320 t. (X 1935: 451 t.) Widzimy tu cofnięcie się eksportu przy silnym wzroście importu i przewozów między portami zagranicznymi. Zjawisko to wystąpiło li tylko wskutek działalności trampów, które zwiększyły silnie przywóz rudy i zmniejszyły wywóz węgla, natomiast na liniach regularnych rozwijały się przewozy eksportowe obok importowych: w liczbach względnych eksport co prawda wzrósł nie tak znacznie jak import; w liczbach zaś bezwzględnych przyrost ładunków eksportowych nawet przewyższył przyrost wagowy importu.

Ogółem linie Żeglugi Polskiej przewiozły 32.293 t. towarów (X 1935: 21.392 t.) w tym eksportowych 19,822 t. (X 1935: 14.114 t.), importowych 10.151 t. (X 1935: 6.827 t.), między portami obcymi 2.320 t. (X 1935: 451 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 46.241 t. ładunku, (X 1935: 46.079 t.) w tym 24.099 w wywozie (X 1935: 34.861 t.) Na wywóz złożyło się 13.011 t. węgla, 9.346 t. koksu i 1.742 t. owsa, który wywieziono do Indyj Zachodnich. Trampy przywiozły 22.142 t. ładunku i to wyłącznie rudy (X 1935: 11.218 t., również tylko rudy) Jest rzeczą godną uwagi, że we flocie trampów Żeglugi Polskiej nastąpiła dotąd jeszcze nienotowana równowaga pod względem wagowym ładunków przywozowych i wywozowych.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 9.944 t. towarów, wobec 10.037 t. przewiezionych w październiku ub. roku, czyli, że przewozy utrzymały się na osiągniętym poziomie. Przewozy eksportowe Polbrity przy tym zmalały — X 1935 — 5.429 t., X 1935 — 7.029 t., importowe zaś wzrosły: X 1936 — 4.583 t., X 1935: 3.008 t. Na liniach do Londynu i Hull przewieziono ogółem 9.564 t. towarów i 43 konie, w tym 5.361 t. w eksporcie i 4.203 t. w imporcie. Do Londynu wywieziono 2.693 t. towarów i 43 konie, w tym przez Gdynię 2.346 t. ładunku i wszystkie konie, przez Gdańsk 347 t. ładunku. Do Hull wywieziono 2.668 t., w tym 1.513 t. przez Gdynię i 1.155 t. przez Gdańsk. Z Londynu przywieziono 1.897 t. towarów, w tym do Gdyni 1.608 t. i do Gdańska 289 t. Z Hull przywieziono ogółem 2.306 t. towarów, w tym 2.158 t. do Gdyni i 148 do Gdańska.

Na lini Gdynia — Havre przewieziono ogółem 380 t. towarów, prócz ożywionego na tej linii wyjściowego ruchu pasażerów. W tej liczbie na wywóz do Havre wypadło 68 t., na przywóz — 312 t., w tym z Havre 169 t., z Cherbourga 23 t. i z Dunkerki 120 ton.

Statki towarzystwa **Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A.** przewiozły 3.937 t. towarów oraz 110 std. drzewa i 1.828 pasaż. wobec 1.799 t. towarów i 697 pasażerów w październiku ub. roku. Na linii północno-atlantyckiej było 2 odjazdy i 2 przyjazdy (X. 1935: po jednym) i przewieziono na wejściu 282 pasażerów i 1.135 t. towarów na wyjściu zaś 1181 pasażerów i 1.720 t. towarów, oraz 110 std. drzewa.

Na linii południowo-amerykańskiej był jeden odjazd: wyruszył z Gdyni pierwszy na tej linii ss. Kościuszko, zabierając 780 pasażerów 1.082 t. towarów.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Trasportowego (Polskarob) przewiozły rekordową ilość 45.259 tt. węgla, wyłącznie eksportowego, wobec 41.375 t. przewiezionych w październiku 1935 roku i 36.539,5 t. w październiku 1934 roku. Węgiel szedł do Szewecji 33.009 t., do Norwegii 9.100 t. i do Holandii 3.150 t. Odbyło podróży 16, zwiedzono porty: Göteborg 5 razy, Gefle 2-krotnie, Landskrona 2-krotnie, Stockholm, Slite, Drammen, — Oxelösund, Stavanger, Slemmestad i Amsterdam.

PRZENIESIENIE „INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO“ DO GDYNI.

Ostatnio odbyło się w Toruniu nadzwyczajne walne zebranie Instytutu Bałtyckiego.

Tematem obrad były zmiany statutowe, oraz kwestia przeniesienia siedziby Instytutu do Gdyni, którą wyczerpująco referował p. dyr Borowik, uzasadniając konieczność przeniesienia Instytutu dla nawiązania i pogłębiania kontaktu z państwami bałtyckimi, czemu pracujący dotąd w Gdyni oddział nie może już podołać.

W wyniku dyskusji zebranie uchwaliło przeniesienie Instytutu do Gdyni. W Toruniu będzie utworzony oddział.

WYJAZD DO FRANCJI WICEDYREKTORA IZBY P. TADEUSZA MARCHLEWSKIEGO.

Na skutek inicjatywy Światowego Związku Polaków za granicą i w porozumieniu ze Związkiem Izb Przemysłowo - Handlowych oraz z Ministerstwem Spraw Zagranicznych wicedyrektor naszej Izby p. Tadeusz Marchlewski wyjechał na 3 tygodnie do Francji celem odbycia wizytacji i dania instrukcyj organizacyjnych istniejącym na tamtejszym terenie polskim organizacjom kupieckim w centrach większego skupienia ludności polskiej.. P. Marchlewski zwiedzi ośrodki polskie w Lille, Paryżu i innych miastach Francji.



NOWE OPŁATY WE WSZYSTKICH DUŃSKICH PORTACH PRÓCZ KOPENHAGI

Z dniem 1 IV 1937 r. wprowadzone zostaną we wszystkich prowincjonalnych portach Danii nowe opłaty portowe. Obecnie duńskie ministerstwo komunikacji opracowuje zebrane materiały, z uwzględnieniem opinii związków portowych i organizacyj żeglugowych.

ZWIĘKSZENIE STAWEK ZA KLAROWANIE W ANTWERPII.

„Federation Maritime D‘anvfrs“ ogłasza, że opłaty za klarowanie ustalone od 1 X 36 podwyższone zostaną o 15 proc. z powodu ogólnej zwyżki kosztów utrzymania.

BREMEŃSKIE TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE „ARGO“ PRZESTANIE BYĆ SPÓŁKĄ AKCYJNĄ.

Zgodnie z tendencją panującą w Niemczech — zwalczanie form bezimiennego kapitału, łączonego w spółki akcyjne — znane przedsiębiorstwo żeglugi morskiej Argo Reederei A. G., Bremen, które uzyskało przed pewnym czasem samodzielność względem Norddeutscher Lloyd, na skutek realizacji planu decentralizacyjnego, zamierza obecnie przekształcić się z towarzystwa akcyjnego na spółkę komandytową.

Przedsiębiorstwo zostało założone kilka lat temu przez kilkunastu udziałowców i faktycznie kapitał jego nadal pozostaje w ręku założycieli. Towarzystwo daje dobre zyski: obecnie zarysowuje się w nim tendencja niedopuszczania obcych, to znaczy kogokolwiek nie z Bremy, a przede wszystkim nikogo z Hamburga. Te plany wywołały żywe protesty w Hamburgu, z podkreśleniem, że hamburskie koła nigdy takich zamiarów nie żywiły. Z innej jednak strony sami bremeńczycy tak postąpili przed laty w wypadku towarzystwa hamburskiego Hamburg — Süd. Właściciele Argo chcą się obecnie dobrze zabezpieczyć przeciwko możliwości wykupienia większości udziałów firmy przez kogokolwiek.

Tak decentralistyczne i przeciwne „płynności bankowej“ tendencje hitlerowskich Niemiec w żegludze nabierają ciała w formach odrodzonej rywalizacji starych miast hanzeatyckich i ich handlowej konkurencji między sobą. O ile nie ma w tym zbyt wielkiej przesady, wynik może okazać się nawet dobry. Ujemną stroną procesu jest zanikanie jawności w sprawach finansowych. Zapowiada się, między innymi, zniknięcie z widowni publicznie ogłaszanych bilansowych sprawozdań „Argo“ które staną się tajemnicą grupy jej prywatnych właścicieli.

WZNOWIENIE SUBWENCJI DLA TRAMPÓW W ANGLII.

Prezydent Board of Trade, p. Runciman zapowiedział urzędowo wznowienie subsydium, przeznaczonego dla pomocy żegludze trampowej. P. Runciman oświadczył, że rząd zamierza postawić wniosek o wypłatę żegludze trampowej subsydium nie przekraczającego na rok 1937 kwoty 2 milionów funtów,

z tymiż zastrzeżeniami ogólnej natury, co dla subsydium tegorocznego.

Jakież to są zastrzeżenia? Przewidują one zmniejszenie a nawet zanik subsydium, o ile przeciętny poziom stawek frachtowych w danym roku dosięgnie lub przekroczy poziom ich z roku 1929. Tymczasem stawki frachtowe, według notowań angielskiej izby żeglugowej, poszły mocno w górę i wyniosły już we wrześniu br. 97,63 proc. stawek średnich z roku 1929, a względem poprzedniego miesiąca zwyżkując o 10 procent. Względem września 1935 roku zwyżka wynosi nawet 30 procent. Można więc mówić już o osiągnięciu poziomu, który powoduje zmniejszenie subwencji. W tych warunkach istnieje prawdopodobieństwo, że subsydium na rok 1937 dla brytyjskiego trampingu zostanie wypłacone armatorom nie w pełnej wysokości.

WYŁADUNEK W JAFFIE I TEL AVIV.

W związku z rozruchami w Jaffie rozwinął się przeładunek w Tel-Aviv, który ma grać rolę obok Haify i Jaffy trzeciego portu handlowego Palestyny. Porty leżą niedaleko siebie, przy czym w Jaffie wyładunek odbywał się niewygodnie, w braku osłoniętej przystani, ale nielepiej obecnie sprawa się przedstawia w Tel-Aviv, gdzie istnieje właściwie na razie tylko port ukrycia przed burzą. Niemniej jednak warunki wyładunku w Tel-Aviv obecnie poprawiły się i wyładowywać można: węgiel, wapno, cement, żelazo z wyjątkiem szyn, piasek, mąkę i inny towar w workach, cukier, ryż, ziemniaki, jarzyny, owoce, środki spożywcze, jaja, piwo, drób, papier pakowy i skrzynie na pomarańcze, oraz deszczułki do nich, próżne butelki, cylindry na gaz, nawozy sztuczne.

Konosamenty wystawiane są zazwyczaj: „cif Haifa, Tel Aviv cargo", o ile towar ma być wyładowany przy pomoście portowym w Tel-Aviv. W wątpliwych wypadkach pisze się „cif Tel-Aviv, and failing possibility of landing discharge at Haifa". Wyładunek w Tel-Aviv zamiast w Jaffie jest uchwalony przez związki handlowe Tel-Aviv i importerzy z Tel-Aviv proszą o przeawizowanie ładunków będących w drodze — do tego portu.

Tak więc Tel-Aviv, port jeszcze nieurządzony, występuje jako aktywny konkurent względem starej, ale znanej ze swego niewygodnego przeładunku Jaffy.

RÓWNIEŻ J. LAURITZEN ZAPROWADZA STATKI Z KOTŁAMI NA POKŁADZIE.

Znany armator duński J. Lauritzen, który w ciągu ostatnich 5 lat zbuodawł w Danii 28 statków, przeważnie do przewozu owoców, obecnie zamówił na stoczni Fredrikstad mek. Verksted w Norwegii opatentowanego przez tę stocznię typu dwa statki z kotłami, umieszczonymi na pokładzie i zaopatrzone w t. zw. „parowy motor" tejże stoczni. Zamówienie to, wobec większych kosztów budowy statków w Norwegii, niewątpliwie oznacza zainteresowanie duńskiego armatora dla nowego typu, który szczególnie się nadaje dla mniejszych i średniej wielkości statków do przewożenia owoców, pozwalając urządzić chłodzone ładownie dla owoców również w środkowej części statku.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

III KONKURS „DOBRY EKSPORT".

Cel konkursu i warunki udziału.

Przystępując do organizacji trzeciego z rzędu konkursu „Dobry Eksport", Państwowy Instytut Eksportowy pragnie przypomnieć zainteresowanym wytwórcom i eksporterom znaczenie i cele tego konkursu, który urządzany już dwukrotnie w poprzednich latach, spotkał się z tak żywym oddźwiękiem wśród firm polskich i prasy gospodarczej.

Otóż zasadniczym celem konkursu jest zbadanie wpływu długotrwałego i niejednokrotnie w dość niekorzystnych warunkach odbywającego się transportu na jakość towaru i jego opakowanie.

Należy podkreślić, że zwężające się stale pod wpływem tendencyj autarchicznych możliwości zbytu dla naszych towarów na rynkach europejskich, zmuszają do szukania odbiorców często na odległych rynkach zamorskich, co połączone jest z dużym ryzykiem dla eksporterów, wynikającym z pionierskiego charakteru transakcyj i braku odpowiedniego doświadczenia.

Obawy czy towar nadejdzie w dobrym stanie na miejsce przeznaczenia stanowią często czynnik hamujący rozwój akcji eksportowej na dany rynek, przeprowadzenie zaś dość kosztownych prób i badań w tym zakresie z reguły wykracza poza możliwości finansowe jednej firmy.

Organizowany przez Instytut konkurs „Dobry Eksport" daje więc zainteresowanej firmie możność bezpłatnego stwierdzenia:

1) czy i jakim ew. zmianom uległa jakość towaru pod wpływem transportu,
2) czy rodzaj stosowanego opakowania jest racjonalny, oraz:
3) porównania jakości towaru różnych wytwórców, z zachowaniem poufności firm,
4) fachowej oceny jakości towaru i jego opakowania przez specjalną komisję rzeczoznawców.

Powyższy konkurs ma na celu zwiększenie doświadczenia wytwórców krajowych, nie zaś nawiązywanie kontaktu handlowego z zagranicą.

Pierwszy konkurs „Dobry Eksport" odbył się w r. 1933 na trasie Gdynia — New York — Buenos Aires — Gdynia, drugi — w r. 1934 na trasie Gdynia — Yokohama — Gdynia, trasa zaś obecnego konkursu będzie następująca: Gdynia — Rotterdam — Lourenco Marques — Rotterdam — Gdynia.

Warunki udziału w III konkursie „Dobry Eksport".

1) Konkurs jest dostępny dla wszystkich firm, których wyroby mogą wskutek opakowania lub wpływu transportu ucierpieć, przy czym udział zaleca się specjalnie wszystkim przetwórcom artykułów spożywczych i surowców rolnych.
2) Każdy wytwórca, biorący udział w konkursie, winien przygotować 2 jednakowe przesyłki, z których jedna odbędzie paromiesięczną podróż morską do portu w południowo - wschodniej Afryce, a druga pozostanie jako duplikat w kraju.
3) Ilość rodzajów i typów towaru przesłanych przez poszczególnego wytwórcę do konkursu jest nieograniczona, lecz z każdego rodzaju należy nadesłać po dwie sztuki względnie jednostki zarówno do przesyłki morskiej, jak do przesyłki krajowej (duplikat). Każda sztuka winna być dostarczona w zwykłej formie handlowej, stosowanej normalnie przy dostawach do krajów zamorskich.
4) Dla każdej przesyłki, zarówno przeznaczonej do odbycia trasy morskiej, jak i pozostającej w kraju, należy sporządzić dokładną specyfikację w 4-ch egzemplarzach, zawierającą:
   a) dokładne brzmienie i adres firmy,
   b) nazwę towaru,
   c) wagę brutto i netto jednostki towaru i wagę całej przesyłki (również brutto i netto) w kilogramach,
   d) cechy i numery skrzyń.

   Jeden egzemplarz specyfikacji należy wysłać pod adresem Instytutu, trzy zaś pod adresem firmy Schenker i s-ka S. A., Gdynia, Starowiejska 17. Na specyfikacjach należy odpowiednio zaznaczyć: Przesyłka krajowa — Przesyłka zamorska.
5) Opakowanie winno odpowiadać normalnym wymogom transportowym i chronić zawartość przesyłki i jej jakość od niekorzystnych wpływów zewnętrznych w czasie podróży morskiej, przy czym należy mieć na uwadze, że przesyłki przejdą dwukrotnie przez równik. Opakowanie morskie musi jednak odpowiadać normalnym wymogom kalkulacyjno - handlowym t. j. winno kosztować mało, spełniać swoje zadania i zajmować mało miejsca. Poza tym pozostawia się wybór opakowania do swobodnego uznania wytwórcy.
6) Cecha przesyłki winna być umieszczona na dwóch przeciwległych ścianach każdego pakunku, przy użyciu szablonu i trwałego tuszu. Napis winien brzmieć:

   GDYNIA TO LOURENGO MARQUES „DOBRY EKSPORT".

   i być wypisany literami wielkości co najmniej 5 cm. W lewym narożniku ściany skrzyni, noszącej napis, należy umieścić cechę firmy wysyłającej i ew. numer ekspedycji.
7) Przesyłki winny nadejść do Gdyni, względnie do Warszawy do dnia 18 grudnia 1936 r. pod następującymi adresami:
   dla przesyłki morskiej:
   „Dobry Eksport" Żegluga Polska, Gdynia — Port,
   dla przesyłki krajowej:
   „Dobry Eksport" firma Schenker i s-ka S. A., Warszawa, stacja Warszawa — Główna bocznica własna, magazyn 6, ul. Kolejowa 4.
   Terminu przesyłki do Gdyni nie należy w żadnym wypadku przekroczyć, gdyż statek opuszcza port dnia 21 grudnia 1936 r.
8) Wytwórcy nie ponoszą przy udziale w konkursie żadnych kosztów oprócz jednorazowego opłacenia frachtu z miejsca siedziby firmy do Gdyni, względnie do Warszawy.
9) Po powrocie przesyłek morskich specjalna Komisja, złożona z trzech fachowców, nie związanych bezpośrednio lub pośrednio z zainteresowanymi wytwórniami, a powołanych przez Instytut, w tym jednego przedstawiciela nauki, przeprowadza właściwą ocenę jakościową produktów, bez udziału wytwórców.
10) Przed oceną jakościową usuwa Delegat Instytutu z produktów wszelkie oznaki pochodzenia, zastępując je kolejnymi liczbami, celem zapewnienia obiektywności oceny.

Wytyczne oceny jakościowej obejmują:

a) ocenę danego przetworu pod względem zewnętrznego wyglądu, smaku, aromatu, czystości i pozostałych właściwości spożywczo - użytkowych,
b) ocenę przydatności i odporności eksportowej drogą porównania jakości przetworu po powrocie z transportu morskiego z jakością przesyłki, pozostałej w kraju,

c) ocenę opakowania, t. j. jego skuteczności, połączonej z oszczędnością i celowością, oraz dodatniego zewnętrznego wyglądu.

11) Po przeprowadzeniu oceny jakościowej przetwórcy będą mieli okazję zapoznać się z wszystkimi eksponatami konkursu na specjalnej wystawie, urządzonej w biurach Instytutu w Warszawie.

12) Zainteresowani przetwórcy mogą uzyskać szczegółowe wyjaśnienia dotyczące oceny ich przetworów w drodze poufnej.

13) Po zakończeniu konkursu i wystawy Instytut ogłosi szczegółowe sprawozdanie, przy czym odznaczone przez Komisję firmy za jakość swoich produktów, względnie ich opakowanie, zostaną o tym listownie powiadomione.

P. I. E.

DOTYCHCZASOWE PRZEPISY IMPORTU NASION DO STANÓW ZJEDN. A. P.

Dla zorientowania eksporterów polskich w obecnej wysokości stawek celnych na nasiona, obowiązujących w Stanach Zjednoczonych po udzieleniu ulg traktatowych szeregu krajom (z których Polska korzysta również na zasadzie kl. n. u.), podaje poniżej wykaz tych stawek:

nasiona alfalfy	—	4 c. od 1 ib.
„ koniczyny czerwonej	—	5 c. od 1 ib.
„ koniczyny białej . .	—	6 c. od 1 ib.
„ rzepaku i rzepiku . .	—	wolne od cła
„ kminku	—	wolne od cła
„ maku	—	1 c. od 100 lb.
„ prosa	—	1 c. od 1 lb.
„ traw „bluegrass" . .	—	1½ c. od 1 lb.
„ traw „ochard grass" .	—	5 c. od 1 lb.
„ hreczki	—	20 c. od 100 lb.

Należy zaznaczyć, że nasiona importowane nie mogą zawierać więcej aniżeli 3 proc. nasion chwastów i nie więcej aniżeli 5 proc. nasion podobnych, lecz niższej wartości. Minimalna ilość nasion żywych zdolnych do kiełkowania ma wynosić 65 proc.

Eksporterzy polscy winni dokładnie zapoznać się z obowiązującymi w Stanach Zjednoczonych A. P. przy imporcie nasion przepisami, zawierającymi postanowienia o badaniu, znakowaniu i świadectwach wymaganych przy imporcie, następnie o pobieraniu próbek, farbowaniu i t. d. Teksty zarządzeń znajdują się w Państwowym Instytucie Eksportowym.

SKŁADY CELNE PRZY DOMACH SKŁADOWYCH W ANGLII.

Domy składowe w portach angielskich prowadzą składy celne na podstawie koncesji otrzymanej od Dyrekcji Ceł („Customs & Excise"). Koncesja taka trwa zazwyczaj rok, nazywa się „bond". Upoważnia ona dom składowy do składowania towarów importowanych z zagranicy i nieoclonych. — Dom składowy obowiązany jest dostarczyć Dyrekcji Ceł odpowiednich gwarancyj, bądź w formie gwarancji osób trzecich, bądź gwarancji bankowej lub odpowiedniego depozytu. W większych domach składowych posiadających duży obrót towarowy odpowiedni urzędnik Dyrekcji Ceł przebywa niejednokrotnie stale na miejscu.

W chwili przyjęcia towaru na skład dom składowy wydaje właścicielowi towaru dokument, stwierdzający przyjęcie towaru do składu celnego. Dokument taki nazywa się „landing account". Służy on jedynie jako dowód, nie może być indosowany ani dyskontowany.

Oprócz tego dokumentu dom składowy wydaje „warranty" na całość lub część towaru, które to warranty mogą być indosowane i dyskontowane w Banku.

Przy przyjmowaniu towaru do domu składowego wartość jego określana jest bez obliczania kosztów cła (a) od wysokości faktury c. i f. port wyładowania dla towarów niekonsygnowanych, oraz (b) według ceny rynkowej w chwili wyładowania dla towarów konsygnowanych.

PRYWATNE TRANSAKCJE KOMPENSACYJNE ZE SZWAJCARIĄ.

Na podstawie zewolenia Min. Przemysłu i Handlu w Warszawie mogą być zawierane prywatne transakcje kompensacyjne polsko-szwajcarskie, obejmujące nowy import i nowy eksport.

W związku z akcją rządu szwajcarskiego, mającą na celu zahamowanie cen i złagodzenie dotychczasowych zarządzeń reglamentacyjnych — Departament gospodarczy zniósł dla przywozu dykt i fornierów dotychczasowy przepis wymagający od importerów, by w wypadku zakupu dykt polskich zakupywali dykty krajowe w stosunku trzykrotnie wyższym. W ten sposób zrównane zostały warunki importu dykt polskich z warunkami importu dykt obcego pochodzenia. W stosunku do przywozu z wszelkich krajów obowiązuje obecnie równy stosunek zakupu dykt krajowych do zagranicznych, t. zn. jednostka dykt szwajcarskich za jednostkę dykt pochodzenia polskiego.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 27 PAŹDZIERNIKA DO 7 LISTOPADA 1936 ROKU.

BELGIA. Z dn. 1 b. m. pobierana jest opłata licencyjna przy udzielaniu pozwoleń na przywóz niekułów mleczarskich, smalcu i niektórych wyrobów

Podwyższone zostały opłaty licencyjne od artykułów mleczarskich, smalcu i neiktórych wyrobów mięsnych.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. **Cypr.** Cło preferencyjne brytyjskie na cement zostało obniżone w myśl rozporządzenia z 2 ub. m.

RODEZJA POŁUDN. Ogłoszone zostało rozporządzenie Ministerstwa Rolnictwa o zakazie wwozu pewnych typów serów, których wyrób odbywa się na miejscu.

BUŁGARIA. Z dn. 1 XI 1936 r. towary dopuszczone do kompensat z listy I i II zostały razem złączone, przy utrzymaniu przewidzianego procentu do wywozu za wolne dewizy. Kompensaty odbywają się w ramach normalnych kontyngentów. Nadal została utrzymana jako najwyższa premia przy kompensatach stawka 35 proc.

Eksport makuchów lnianych odbywać się ma w myśl wydanych zarządzeń w 15 proc. za wolne dewizy, a 85 proc. jest kompensowane importem, zaś wywóz owsa w 40 proc. za wolne dewizy, a w 60 proc. kompesowany importem.

Cło na surowy olej ziemny zostało obniżone w myśl rozporządzenia ogłoszonego 28 ub. m.

CZECHOSŁOWACJA. Z dn. 10 b. m. ulegają podwyższeniu dodatki celne od zbóż.

FRANCJA. Rozporządzenie z 21 października zezwala na przywóz świeżych jarzyn z Holandii w okresie zimowym.

Nastąpiła zmiana taryfikacji kluczy do otwierania pudełek z konserwami, oraz prętów do zawieszania firanek, stor, dywanów i t. p.

Z dn. 31 ub. m. zniesiony został zakaz przywozu z t. zw. „innych krajów", ryb suszonych, solonych lub wędzonych, innych niż wymienione w taryfie.

Kontyngent przywozowy dla t. zw. White spirit'u ustalony został na rok bieżący w wysokości 12 tys. ton.

GRECJA. Na okres od 1 I 37 do 31 VI 37 mają być zmienione listy kontyngentowe, przy czym projektuje się ograniczenie wysokości kontyngentów.

HOLANDIA. Z dniem 15 X 36 został skontyngentowany przywóz rur parowych, które dotychczas nie były objęte kontyngentowaniem przewidzianym dla rur bez szwu. Okres skontyngentowania rozpoczyna się od 1 X 36, pozostałe warunki są analogiczne, jak przy kontyngencie dla rur bez szwu.

Z dniem 1 listopada r. b. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

	Okres bazowy	Ust. przydział
Rury spawane	1.I.—1.VII.35	50% wagi brutto
Trykotaże	1929/30/31.	40% wagi brutto
Przędza ze szt. jedw.	1933/34.	40% wagi netto
Chleb i ciasto	1.XI.30-1.XI.32	60% wagi netto
Zamki	1932/33.	25% wagi brutto

W nowym okresie na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach skontyngentowania:

Trykotaże: przydział ustawowy został zmniejszony z 45 proc. na 40 proc. wagi brutto.

Z dniem 1 ub. m. przedłużone zostały na okres półroczny ograniczenia przywozu artykułów określonych jako „Schaufelgerat", a więc różnego rodzaju łyżek, szufli, łopat, widelców, wideł, szczypiec, noży i t. p. szczegółowo wymienionych.

Ze sfer urzędowych donoszą, że w najbliższym czasie zostaną cofnięte ograniczenia przywozu odzieży gumowej.

INDIE HOLENDERSKIE. Przedłużone na rok z dn. 3 ub. m. ograniczenia kontyngentowe przywozu opon, dętek i węży samochodowych uległy znacznemu zmniejszeniu.

Obniżone zostały cła w szeregu pozycyj taryfy celnej.

Kontyngent na przywóz cementu został znacznie podwyższony na rok, rozpoczynając od 1 ub. m.

Ograniczenia kontyngentowe przywozu manufaktury nie uległy prawie żadnym zmianom w nowym okresie kontyngentowym.

IRLANDIA. Dn. 16 ub. m. rząd ustalił nowe okresy i nowe ilości dla kontyngentów na mydło, świece oraz na pończochy jedwabne.

Obniżona została stawka celna na figi i jednocześnie podwyższone zostało cła na szyldy i litery metalowe.

JUGOSŁAWIA. Rada Ministrów uchwaliła w dn. 16 ub. m. zwolnienie od cła artykułów chemicznych (poz. 196 do 835) oleju z drzewa szpilkowego, materiału i lin do kolejek linowych, żelaza pod postacią płyt, prętów oraz prętów („Knüppel"), z blach, walców, rur i części rur z metali pospolitych. Wszystkie te zwolnienia mają na celu ułatwienia produkcji różnym krajowym przemysłom i stosują się pod określonymi warunkami.

ŁOTWA. Rada Ministrów uchwaliła zwolnić od ograniczeń walutowych i od przymusu kontyngentowego następujące towary: książki i drut, kaolin, kredę oraz do użytku lekarskiego: tran, szczepionki, serum oraz insulinę.

Dn. 28 ub. m. weszła w życie nowa seria obniżek celnych, którymi objęte zostały następujące towary lub grupy towarów: pszenica, ziarna kakaowe, sadza i czerń drukarska, wazelina, nasiona oleiste, salmiak i inne artykuły chemiczne (m. in. saletra i potasz), różne wyroby hutnicze z żelaza oraz artykuły żelazne, maszyny rolnicze, szmaty, wełna, bawełna, przędza bawełniana i jedwabna, nici wełniane, niektóre tkaniny bawełniane, cerata, linoleum, niektóre wyroby dziane oraz kilka innych.

Oczekiwane jest stopniowe znoszenie zwrotów ceł.

PALESTYNA. Rozporządzeniem z 16 ub. m. podwyższone zostały cła na wanny lane emaliowane; łańcuchy, haki, sprężyny (wszystko używane przy fabrykacji materaców), oraz na określony rodzaj korków. Jednocześnie obniżono cło na surową cykorię oraz na klamry niklowe i srebrne płytki do lutowania.

RUMUNIA. Ogłoszono zasady opodatkowania próbek artykułów farmaceutycznych, podlegających monopolowi ustanowionemu dla narkotyków.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Ukazały się rozstrzygnięcia w sprawie znakowania koszy wiklinowych i czapek baskijskich (beretów).

Komisja Taryfowa bada porównawczo koszty produkcji krajowej i zagranicznej dzianych rękawiczek, półrękawiczek z wełny. Do tejże Komisji wpłynął wniosek o rozważanie możliwości podwyżki cła na mięso w puszkach oddzielnie w taryfie niewymienione (poz. 706).

SYRIA — LIBAN. Rozporządzenie z 16 ub. m. zmienia cło na srebro, noże stołowe, widelce, łyżki, przybory stołowe, ozdobne przedmioty, artykuły oświetleniowe, oraz na esencjonalne i lotne oleje roślinne.

SZWAJCARIA. Przyznany został dodatkowy kontyngent na przywóz kartofli jadalnych.

Ograniczenia przywozu cukru, słodu oraz olejów smarowych uległy pewnemu rozluźnieniu.

Dn. 19 ub. m. ukazało się rozporządzenie wykonawcze o opłacaniu i zwrocie należności monopolowych, pobieranych od zagranicznych owoców moszczowych („Mostobst").

Z dn. 21 ub. m. dodatki do cen olejów i tłuszczów jadalnych uległy obniżeniu.

UNIA POŁUDN. - AFRYKI. Proklamacja z 16 września nakłada cło antidumpingowe na liny pochodzenia angielskiego. Części górne obuwia („Pullovers") oraz ciężkie oleje palne dla statków rybackich zostały zwolnione od cła przy zachowaniu określonych warunków.

WĘGRY. Podwyższone zostało z dn. 24 ub. m. cło na alkohol butylowy.

WIELKA BRYTANIA. Zgłoszone zostały wnioski o podwyższenie cla na papierowe gorsy do koszul oraz na obcęgi i t. p. narzędzia nie przeznaczone dla celów lecznictwa.

Rozporządzenie z 28 ub. m. zmienia t. zw. wolną listę celną w zakresie związków potasu.

WŁOCHY. Ustawa z 30 ub. m. obniża cło na pszenicę i kukurydzę oraz na mąki z tych zbóż.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma palestyńska poszukuje wszelkiego rodzaju zabawek dziecięcych. P/25420/4E/54/Sz.

Tanie zabawki poszukiwane są w Guatemali. P/26578/4B/54/Sz.

Firma angielska poszukuje kontaktów z eksporterami polskimi skór naturalnych i sztucznych do wyrobu galanterii oraz pokryć meblowych. P/27767/3B/M.

Firma bułgarska interesuje się importem z Polski wodomierzy. P/26543/95/Ro.

Firma czeska interesuje się importem tlenku ceru. P/27366/59/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem rur żelaznych dla izolacji elektrycznych przewodów. P/27388/50/Ro.

Firma grecka interesuje się importem wodomierzy i gazomierzy. P/27265/45/Ro.

Firma w Meksyku interesuje się przedstawicielstwem polskich fabryk naczyń emaliowanych. P/28170/95/Ro.

Firma w Iraku interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich zainteresowanych w eksporcie różnych artykułów na wymieniony rynek. P/28013/95/Ro.

Firma francuska interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich na Kamerun i Dahomey względnie na rynek francuski w zakresie różnych artykułów przemysłowych. P/26813/3R/Kw.

Firma portugalska interesuje się importem różnych artykułów, między innymi chemikalij, papieru, celuloidu, wyrobów żelaznych. P/25064/3T/Kw.

Firma indyjska w Bombaju nawiąże kontakt z eksporterami artykułów chemicznych i farmaceutycznych. E/22910/22/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać równocześnie swe referencje.

Sprawy taryfowe

WPŁYW DEWALUACJI KORONY CZECHOSŁOWACKIEJ NA WYSOKOŚĆ STAWEK OPŁAT PRZEWOZOWYCH TARYF PORTOWYCH DLA KOMUNIKACJI Z CZECHOSŁOWACJĄ.

Gdyńsko - Gdański Biuletyn Gospodarczy z 17 listopada br. podał wiadomość o wprowadzeniu z dniem 16 listopada br. wskutek dewaluacji korony czechosłowackiej 18 proc. podwyżki stawek opłat przewozowych czechosłowacko - polskiej taryfy portowej za odcinki polskie, nadmieniając o podwyżce taryf portowych dla komunikacji portów w Hamburgu i Trieście z Czechosłowacją z tego powodu jedynie o 14 proc., wskutek czego zdaniem tej Ajencji „sprawa konkurencyjności tranzytu czechosłowackiego przez Polskę staje się obecnie specjalnie paląca".

Alarmująca ta wiadomość wymaga sprostowania, gdyż zmiany, przeprowadzane w odnośnych taryfach w związku z dewaluacją korony czechosłowackiej nie dają żadnego powodu do zaniepokojenia co do konku-

rencyjności drogi przez porty polskiego obszaru celnego.

Taryfy portowe między portami morskimi różnych krajów a Czechosłowacją zawierają stawki opłat przewozowych, ustalone przeważnie w stawkach globalnych od odnośnych stacyj portowych, aż do stacyj czechosłowackich i odwrotnie w halerzach czechosłowackich. Niektóre z tych taryf, jak taryfa czechosłowacko-jugosłowiańska i czechosłowacko - belgijska zawierają zamiast globalnych stawek stawki częściowe za odcinki biorących udział w danej komunikacji kolei, lecz także ustalone w halerzach czechosłowackich. Wobec dewaluacji korony czechosłowackiej wynikła konieczność zrewidowania przeliczenia udziałów różnych kolei na halerze czechosłowackie, jaka była uskuteczniona według wyższych kursów, obowiązujących w czasie układania odnośnych taryf i ich podwyższenia wobec spadku wartości korony czechosłowackiej. Ze wspomnianych taryf portowych istnieją następujące: Niemiecko - czechosłowacka taryfa portowa, czechosłowacko-adriatycka taryfa portowa, czechosłowacko-polska taryfa portowa, czechosłowacko-jugosłowiańska taryfa portowa, taryfa Czechosłowacja — port Constanta i czechosłowacko-belgijska taryfa portowa. Również ważne są w tej mierze kolejowo-rzeczne taryfy portowe z przeładunkiem w porcie Bratislava na Dunaju polsko - czechosłowacko - dunajowa i taryfa bezpośredniej komunikacji Łabą i Dunajem.

Podwyżki wyżej wymienionych taryf przeprowadzone zostały przeważnie z ważnością od 1 listopada br. z wyjątkiem polsko-czechosłowackiej taryfy portowej, która pozostała niezmienioną aż do 15 listopada br., gdyż dopiero z ważnością od dnia 16 listopada br. wprowadzono w życie dodatki do taryf artykułowych oraz pewnych pozycyj aneksowych różnych zeszytów tej taryfy, ustalonych w wysokości 18% udziałów polskich w odnośnych stawkach opłat przewozowych. W czasie zatem między 1 a 15 listopada br. przewóz na podstawie zdewaluowanych stawek opłat przewozowych czechosłowacko-polskiej taryfy portowej odbywał się znacznie taniej, aniżeli według procentowo podwyższonych już stawek konkurencyjnych taryf portowych między Czechosłowacją, a innymi portami morskimi, które podwyższono od 1 listopada br. w sposób następujący:

W niemiecko - czechosłowackiej taryfie portowej podwyższono wszystkie globalne stawki opłat przewozowych taryf artykułowych między portami morskimi niemieckimi a Czechosłowacją o 14%, tak samo jak w taryfie czechosłowacko adriatyckiej. Zważywszy, że dokonane później podwyższenie polskich tylko udziałów czechosłowacko-polskiej taryfy portowej o 18% powoduje podwyższenie globalnych stawek w różnej wysokości, nie wyżej jednak jak około 12%, przez to podwyższenie czechosłowacko - polska taryfa portowa nie utraciła wcale na konkurencyjności. Ponieważ w wypadkach, w których droga przez porty polskiego obszaru celnego jest tańszą, aniżeli przez porty niemieckie, na podstawie t. zw. postępowania wyrównawczego koleje niemieckie przejmują do pewnych granic stawki taryfowe, obowiązujące w komunikacji z portami polskimi, przeto w pierwszej połowie listopada br. konkurowanie to z ich strony portów polskich było połączone dla kolei niemieckich z większymi ofiarami.

Taryfa czechosłowacko - jugosłowiańska podwyższoną została w ten sposób, że stawki częściowe za przebieg kolejami austriackimi podwyższono o 16%, natomiast za przebieg kolejami jugosłowiańskimi i węgierskimi o 19%. Stawki opłat przewozowych taryfy Czechosłowacja — Constanta Port podwyższono w całej globalnej wysokości o 16%, zaś w taryfie czechosłowacko-belgijskiej w kierunku do Czechosłowacji stawki częściowe belgijskie o 19%, zaś niemieckie o 12%, podczas gdy stawki opłat przewozowych na eksport z Czechosłowacji nie uległy podwyżce. Odnośnie do taryf kombinowanych kolejowo - rzecznych wszystkie opłaty taryfy Łaba — Dunaj podwyższono o 19%, podczas gdy taryfa polsko-czechosłowacko-dunajowa w komunikacji z portami polskiego obszaru celnego wcale nie została podwyższona. Z tego się okazuje, że tylko do Belgii eksport czechosłowacki będzie korzystał z niższych stosunkowo stawek opłat przewozowych, aniżeli przed dewaluacją korony czechosłowackiej, poza tym zaś we wszystkich komunikacjach portowych z Czechosłowacją skutki dewaluacji usunięto mniej więcej przez różnej wysokości podwyżki taryf, przy czym podwyższenie kosztów przewozu na drodze przez porty polskiego obszaru celnego jest stosunkowo niższe, aniżeli w innych taryfach konkurencyjnych, przy czym taryfę czechosłowacko-belgijską trudno nawet uważać za konkurencyjną.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Tegoroczny sezon yarmucki uważać można za zwrotny w życiu portu śledziowego w Gdyni. Nowe magazyny i w pierwszym rzędzie magazyn chłodzony swym uruchomieniem stworzyły warunki uniwersalne dla składowania śledzi wszelkich gatunków w Gdyni, toteż poczęły nadchodzić nienotowane dotąd

co do wielkości liczne partie śledzi yarmuckich połowów do portu rybackiego w Gdyni. W chwili obecnej znajduje się tu już trzydzieści pięć tysięcy beczek śledzi, z ostatnich zaś statków towar zmagazynowano pod gołym niebem. Gdynia więc nie jest w stanie nawet niezwłocznie po uruchomieniu wielkich chłodzonych pomieszczeń sprostać istniejącym potrzebom handlu solonym śledziem przez port gdyński.

Zwrotność tegorocznego sezonu jesiennego w ewolucji portu śledziowego w Gdyni widoczna jest również z zachowania się importerów angielskich śledzi, którzy dotąd wyłącznie pracowali z Gdańskiem, oraz relacja cen w Gdyni i Gdańsku na śledzie nowych połowów.

Otóż importerzy chętnie obecnie się osiedlają w Gdyni i niebawem przewidzieć można sytuację, przy której importerzy będą darzyć coraz większym zainteresowaniem handel przez Gdynię i składowanie w Gdyni, sami stając się pionierami tego handlu, przed którym widzą wielką przyszłość.

Co do poziomu cen, to stały wysoki poziom cen na śledzie sprzedawane do Polski uległ obecnie załamaniu, nawet w stopniu zagrażającym zdrowej kalkulacji importerów i kupców sprzedających towar śledziowy z Gdyni. Niewątpliwie nie można już dziś mówić o monopolistycznym stanowisku Gdańska w handlu solonym śledziem, co jednak jeszcze niedawno było zbliżone do prawdy. Ten sam Gdańsk, który był do niedawna czynnikiem podnoszącym poziom cen na śledzie solone w Polsce obecnie występuje z inicjatywą zniżki. W wytworzonej koniunkturze oczywiście szkodzi to pionierom pracującym przez Gdynię, w ostatecznym jednakże wyniku zgadza się ze zdrową tendencją obniżki cen na śledzia solonego w Polsce, które są zbyt wysokie.

W chwili obecnej cieszą się większym popytem small matties, tak yarmouthy jak i szkockie. To zjawisko tłumaczy się lepszymi możliwościami odsprzedaży w detalu mniejszych sztuk śledzi, jako tańszych. Mimo tego jakby dowodu zmniejszenia siły nabywczej ludności nie należy się spodziewać ograniczenia konsumpcji śledzi solonych, lecz przeciwnie, pewne dane świadczą o spodziewanym jej zwiększeniu. Jednakże wysoki poziom cen grozi rozwój konsumpcji krajowej nadal skutecznie hamować.

Kronika

— **OSTATNIE NOTOWANIA CEN.** W porcie rybackim w Gdyni płacono w trzecim tygodniu listopada w złotych za całą beczkę franco wagon, z polskich połowów i za zagraniczne oclone:

1. **Połowy „Mewy“.** Yarmouthy FF: small matties 72, matties i matfulls 70, T. B. 50, Spents 64. Takież milkers (mleczaki): matties i matfulls 85. „Solone ze świeżych“, import: główne gatunki po 64. Szkockie puste FF: matfulls 72, innych brak. Szkockie pełne FF brak.

2. **Importowane holenderskie A. T.** Główne gatunki po 70.

3. **Importowane yarmouthy:** Trójka small matties 75, matties 77, innych brak. I trade: small matties 74, matties 75, matfulls 76, spents 69. Ordinary: small matties 69, matties 69, matfulls 69.

4. **Szkockie:** Trójka Woch Stronsay brak — 88, I trade brak — 83. Crown matties 82, Crown medium 80, crown spnts 62. Ordinary 73.

5. **Islandskie oryginalne** 77, zeszłoroczne Fata 40.

6. **Norweskie:** islandskie 75. Sloe maties 55. Schneidehering nowe 85, polskie zeszłoroczne 60. Vaar 5/6: 43, 11/12: 50, Sloe 5/6: 44.

— **PORT RYBACKI W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.** Prócz połowów przybrzeżnych dowieziono w październiku ogółem 6.603 ton towarów rybnych, z czego na port rybacki przypada: 6.178 ton dowiezionych na 27 statkach (w tym 4 polskie), a na port handlowy: 425 ton na 53 statkach.

Do portu rybackiego przywieziono: śledzi szkockich 3.011/1 i 1.377/2, yarmuckich 6.778/1 oraz 2.989/2, norweskich 5.348/1 i 1.197/2, holenderskich 4.297/1 oraz 1.107/2, islandzkich 170/1 i 50/2. Śledzi świeżych z Anglii 747.000 kg, tranu z Norwegii 62.470 kg i konserw 4.500 kg.

Z połowów własnych „Mewy“ dowieziono z Holandii: 8.6981 kantjes. W porcie handlowym wyładowano: śledzi solonych 900/1, śledzi świeżych w lodzie 60 ton z Niemiec i 16 ton z Norwegii, tranu 166 ton, sardynek 740 kg, konserw rybnych 30.850 kg. Z portu rybackiego wysłano 470 wagonów z towarem rybnym (w tym 6 do Czechosłowacji i 5 do Rumunii).

(Kom. Portu Rybackiego).

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CAPELLA* CIESZYN*	30. 11. 7. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tvdzień	CAPELLA* CIESZYN*	2. 12. 9. 12.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri **2) Turku, Helsinki, Viipuri** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	PITEA HERNÖSAND l. s. MARTHA RUSS I l. s.	11. 12. 4. 12. ok. 18. 12.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CAPELLA* CIESZYN*	30. 11. 7. 12.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA* CIESZYN*	2. 12. 9. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA JÄRVAMAA	28. 11. 12. 12.
HALFDAN MAGNUS	28. 11. 13. 12.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	28/29. 11. 13. 12.
		ŁOTWA		
URANUS* l. s. MINOS* l. s.	30. 11. 7. 12.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* l. s. MINOS* l. s.	30. 11. 7. 12.
HALFDAN MAGNUS	28. 11. 13. 12.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	28/29. 11. 13. 12.
PIONIER I	10. 12.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	26. 11. 10. 12.
		LITWA		
PIONIER I	8. 12.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	24. 11. 10. 12.
MARIEHOLM*	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	3. 12.
HALFDAN MAGNUS	28. 11. 13. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	28/29. 11. 13. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	30. 11. 14. 12.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	2. 12. 16. 12.
MARIEHOLM*	3. 12.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	MARIEHOLM*	3. 12.
IWAN	8. 12.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	9. 12.
BLENDA	30. 11. 14. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	2. 12. 16. 12.
EGON* LIBAU	30. 11. 7. 12.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg. Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON* LIBAU	30. 11. 7. 12.
		NIEMCY		
TCZEW EBERHARD TATTI	28. 11. 1. 12. 5. 12.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	TCZEW EBERHARD TATTI	28. 11. 1. 12. 5. 12.
URANUS* l. s. MINOS* l. s.	30. 11. 7. 12.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	URANUS* l. s. MINOS* l. s.	30. 11. 7. 12.
		DANIA		
SLEIPNER	2. 12. 9. 12.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	3. 12. 10. 12.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	4. 12. 18. 12.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	4. 12. 18. 12.
		NORWEGIA		
BATAVIA BORGILA	30. 11. 7. 12.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BATAVIA BORGILA	30. 11. 7. 12.
URSA	2. 12.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA	7. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)		
		co 2 tygodnie		
LECH*	29. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	LECH*	3. 12.
BALTROVER*	6. 12.	co 2 tygodnie	BALTROVER*	10. 12.
		Hull		
LUBLIN*	29. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LUBLIN*	3. 12.
LWÓW*	6. 12.	co tydzień	LWÓW*	10. 12.
		Manchester/Liverpool		
TAARNHOLM	3. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	TAARNHOLM	3. 12.
HAARLEM	27. 11.	**Leith/Grangemouth** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	HAARLEM	28. 11.
		Bristol		
STATEK	ok. 22. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co miesiąc	STATEK	ok. 22. 12.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
BERENICE l. s.	2. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co tydzień	BERENICE l. s.	2. 12.
		Rotterdam		
PUCK	1. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	PUCK	2. 12.
CHORZÓW	8. 12.	co tydzień	CHORZÓW	9. 12.
OREST l. s.	28. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	OREST l. s.	28. 11.
LEDA l. s.	5. 12.	1—2 razy w tygodniu	LEDA l. s.	5. 12.
BUSSARD	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
WIBORG	28/30. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 16/18 dni	WIBORG	28/30. 11.
		BELGIA		
		Antwerpia		
ŚLĄSK*	1. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	ŚLĄSK*	2. 12.
HEL	8. 12.	co tydzień	HEL	9. 12.
BUSSARD	2. 12.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	ROLFSBORG	4/5. 12.
		Antwerpia		
JÄRVAMAA	10. 12.	*(Rothert & Kilaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA	1. 12.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	4. 12.
	15. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		18. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
HALFDAN	28. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	HALFDAN	28/29. 11.
MAGNUS	12. 12.	co 2 tygodnie	MAGNUS	13. 12.
		HISZPANIA — PORTUGALIA **MAROKKO — ALGIER — ITALIA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
OLDENBURG	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	OLDENBURG	3. 12.
AUG. SCHULTZE	11. 12.	co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE	11. 12.
		Porty Sycylii		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA	ok. 16. 12.	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	EUDORA	ok. 16. 12.
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
ALBANIA	ok. 4/5. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	LIVORNO	27. 11.
IVERNIA	ok. 8. 12.	co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres		
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
VIKINGLAND*	5. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**	VIKINGLAND*	6. 12.
ERLAND	7. 12.		ERLAND*	11. 12.
TOURLIANI	10. 12.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VINGALAND*	6/7. 1.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	ROLFSBORG	4/5. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
LECHISTAN	16. 12.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LEWANT*	30. 11.—2. 12.
			LECHISTAN*	ok. 18/19. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	8. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	1. 12.
BATORY*	22. 12.	co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI*	12. 12.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
SCANSTATES*	28. 11.	*(American Scantic Line)*	ARGOSY*	1. 12.
SCANMAIL*	5. 12.	co tydzień	SCANSTATES	8. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
OLDENBURG	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	OLDENBURG	3. 12.
AUG. SCHULTZE	11. 12.	co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE	11. 12.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
VALPARAISO	3. 12.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	SANTOS	3. 12.
		co 3 tygodnie	VALPARAISO	15. 12.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)	BORE IX	ok. 30. 11.
BORE VIII	30. 11.	co 2 tygodnie	BORGLAND	7. 12.
		(Rothert & Kilaczycki)		
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	co 6 tygodni	LEISE MAERSK	5. 12.
PUŁASKI*	11. 1.		KOŚCIUSZKO*	19. 12.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
KAAPAREN	30. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
		co miesiąc	KAAPAREN	30. 12.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	—	
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	TEUCER	12. 12.
—		co 3 tygodnie	CYCLOPS	9. 1.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	FORMOSA	18. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
RYDBOHOLM	1. 12.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
TROLLEHOLM	5. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TABOR	21. 11.
		co 3—10 dni na wejściu	TROLLEHOLM	ok. 19. 12.
		co miesiąc na wyjściu		
CRIPPLE CREEK	5. 12.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	CRIPPLE CREEK	5. 12.
		co 2—4 tygodnie		
		Porty Australii		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

27 listopada:

s/s LIVORNO lin. po ładunek do zach. śródziemnomorskich portów, Bergenske.
s/s HAARLEM lin. po ładunek do Leith, Reinhold.
s/s OERNEBORG po węgiel, Bergenske.
s/s TIIU po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

28 listopada:

s/s HALFDAN lin. z portów franc. via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s OREST lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s SCANSTATES lin. z N. Jorku w drodze do portów baltyckich. tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
s/s ODER dodatk. lin. — Leith z ładunkiem, Reinhold.
s/s WM. TH. MALLING po węgiel, Bergenske.

29 listopada:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s ZINOVIA po węgiel, PAM.

30 listopada:

s/s LEWANT lin. z Gdańska po ład. na Lewant, Rothert & Kiłaczycki.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s URANUS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s URD lin. ze Sztokholmu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BATAVIA lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s BORE IX lin. po ładunek do Ameryki Południowej, Bergenske.
s/s BORE VIII lin. z Ameryki Południowej tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s VEGA po węgiel, PAM.
s/s VALKYRIAN, po węgiel, PAM.
s/s SINT ANNALAND po węgiel, MEW.

1 grudnia:

s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wy- i załadowania, Polbrit.
m/s RYDBOHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s EBERHARD lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s LECH lin. z Gdańska po ład. do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s ARGOSY lin. po ładunek do N. Jorku, American Sc. Line.
m/s STEADY ze śledziami, PAM.

2 grudnia:

s/s URSA lin. z portów zach. norweskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

3 grudnia:

s/s TAARNHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s OLDENBURG lin. portugalska dla wy- i załadowania, Bergenske.
m/s SANTOS lin. po ładunek do Ameryki Południowej, OCAGO.
m/s VALPARAISO lin. z Ameryki Południowej tylko dla wyładowania, OCAGO.
s/s MARIEHOLM lin. wsch. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

4 grudnia:

s/s ALBANIA lin. zach. śródziemnomorska tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ROLFSBORG lin. po ładunek do portów Lewantu, Rummel & Burton.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

5 grudnia:

m/s TROLLEHOLM lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s VIKINGLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol—Lewant.
s/s SCANMAIL lin. z N. Jorku tylko dla wyładowania, Am. Sc. Line.
s/s LEISE MAERSK lin. po ładunek do Amer. Południowej, Rothert & Kiłaczycki.
s/s TATTI lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s LEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.
s/s CRIPPLE CREEK lin. z portów Gulfu dla wy- i załadowania, PAM.
s/s TOURLIANI po węgiel, PAM.

6 grudnia:

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Zj. Korp. Bałt.
s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

NIESPRZYJAJĄCE WARUNKI DLA PRODUKCJI W KRAJU KROCHMALU RYŻOWEGO.

W numerze 15 naszego Biuletynu w artykule pt. „O ograniczenie importu krochmalu ryżowego i mączki połyskowej" omówiliśmy szczegółowo import krochmalu ryżowego dla Polski przed powstaniem przemysłu krajowego, w pierwszych latach jego istnienia oraz przeanalizowaliśmy ceny produktu krajowego i produktu zagranicznego. Wykazaliśmy wówczas trudności w jakich pracować musi przemysł krajowy, konieczność jego istnienia oraz podaliśmy środki zaradcze utrzymania tego przemysłu.

Można było przypuszczać, że ze względu na dążenie Polski do uprzemysłowienia kraju, przedsięwzięte zostaną środki w kierunku utrzymania jedynej fabryki krochmalu ryżowego i mączki połyskowej w Polsce przez znaczne ograniczenie importu gotowego z zagranicy.

Przypuszczenia te nie ziściły się. Zamiast ochrony produkcji przemysłu krajowego, podniesiono raczej cło na importowany surowiec, a to przez cofnięcie stawki konwencyjnej francuskiej na ten artykuł. Wskutek zwyżki cła na ryż o zł 2,64 na 100 kg, koszty produkcji krochmalu krajowego, zwiększyły się o zł 3,52 na 100 kg krochmalu (wydajność krochmalu ze 100 kg ryżu wynosi 75 proc.)

Podczas, gdy cło na surowiec zostało podniesione, import produktu gotowego odbywa się nadal przy dawniejszych stawkach celnych. Wskutek takiej polityki, przemysł krajowy znalazł się obecnie w bardzo ciężkiej sytuacji i prawdopodobnie nie będzie w stanie konkurować na rynku polskim z przemysłem zagranicznym.

Biorąc pod uwagę cenę, po jakiej sprzedaje przemysł niemiecki i belgijski krochmal ryżowy do Polski tj. 30 zł, za 100 kg, franco granica polska, podczas, gdy w własnym kraju cena ta dochodzi do równowartości około 160 zł. należy przyjąć, że nie jest to cena normalna, lecz dumpingowa. Celem tej polityki jest prawdopodobnie utrudnienie istnienia przemysłowi polskiemu, aby móc z chwilą jego ewentualnej likwidacji dyktować ceny na rynku polskim i podnieść je do poziomu cen jakie obowiązywały przed powstaniem przemysłu krajowego. Sprzedaż krochmalu ryżowego do Polski po tak niskiej cenie jest możliwa jedynie przy bardzo wydatnej pomocy ze strony zainteresowanych rządów belgijskiego i niemieckiego oraz wysokiej cenie wewnętrznej, pokrywającej częściowo straty eksportowe. Poza tym nie należy zapomnieć także o tym, że przemysł tych krajów importuje surowiec (ryż) bez cła przywozowego, co również odgrywa pewną rolę w kalkulacji kosztów produkcji.

Przemysł krajowy, który dotychczas prowadził walkę konkurencyjną z przemysłem zagranicznym jedynie kosztem stałych oszczędności wewnętrznych, ulepszeń produkcji i stałą, choć powolną, zniżką cen, obecnie nie widzi już możliwości wprowadzenia dalszych oszczędności w tych składnikach i stracił podstawy do pracy. Wszelkie bowiem nowe obciążenie produkcji kosztami cła lub też innymi świadczeniami są niczym innym jak premią udzieloną zagranicznym dostawcom krochmalu, kosztem przemysłu krajowego. Jeżeli sytuacja, jaka wskutek podwyżki cła przywozowego na surowiec wytworzyła się w tym przemyśle nie ulegnie w najbliższym czasie zmianie, to produkt krajowy zostanie zupełnie wyparty z rynku polskiego. Pociągnie to za sobą zamknięcie fabryki tczewskiej, która z tak wielkim wysiłkiem utrzymywała się dotychczas na rynku oraz przyczyni się do zwiększenia kadr bezrobotnych, elementu dziś nie pożądanego.

Już w artykule zamieszczonym w numerze 15 Biuletynu wykazaliśmy, że przemysł krajowy dotychczasową ponad 4-letnią pracą potrafił udowodnić, że produkcja krochmalu ryżowego i mączki połyskowej krajowej jest produkcją standartową i w niczym nie ustępuje produktowi zagranicznemu. Mimo to jednak oraz dzięki nieco niższej cenie, aniżeli produkt zagraniczny, przed wprowadzeniem podwyżki cła na ryż surowy, fabryka tczewska nie mogła wykorzystać swojej zdolności produkcyjnej, a to dlatego, że kupcy polscy nabywali krochmal pochodzenia zagranicznego wyłącznie w celach spekulacyjnych. Niektórzy wykorzystują istniejące w naszym społeczeństwie przywiązanie do zagranicznych towarów, ułatwiające im możność osiągnięcia na towarze zagranicznym wyższych zysków, aniżeli na konkurencyjnym produkcie krajowym i zamiast towaru krajowego skłaniają klientów do nabywania towaru zagranicznego. Dowodem tego jest bardzo wydatne zwiększenie się w ostatnich miesiącach przywozu krochmalu ryżowego i mączki połyskowej z zagranicy.

Przemysł krajowy nie uchyla się od świadczeń, jakie w interesie gospodarstwa polskiego nakładają czynniki miarodajne na niektóre surowce w danym wypadku także na ryż surowy, ale dla konieczności podtrzymania go, oraz umożliwienia konkurencyjności, ma prawo domagać się, aby świadczeniami tymi, odpowiednio zwiększonymi, był również obciążony gotowy produkt zagraniczny. Nie widzimy bowiem żadnego gospodarczego uzasadnienia, które przemawiałoby za pod-

wyżką cła na surowiec bez równoczesnego podwyższenia cła na produkt zagraniczny gotowy. Tak wytworzoną sytuację należy naprawić jak najprędzej przez zwolnienie ryżu do produkcji krochmalu ryżowego od cła przywozowego. względnie przez podwyższenie cła na produkt zagraniczny gotowy lub też obciążenie go innymi świadczeniami co najmniej o 9,— zł na 100 kg.

Kronika

OCZEKIWANY TRANSPORT KAWY.

Dnia 12 XII br. wróci z portów Ameryki Południowej s/s „Kościuszko", który przywiezie większe partie kawy brazylijskiej.

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

Ostatnim rejsem s/s „Lech" nadeszły nowe partie herbaty z Indyj Brytyjskich, a dn. 24 XI br. s/s „Chorzów" nowa partia z Indyj Holenderskich.

W okresie sprawozdawczym nadeszło ogółem herbaty ponad 5.000 kg.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (24 XI 36 r.)

Firmy importowe notują lekką poprawę sytuacji w handlu towarów kolonialnych w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Obroty niektórych firm w porównaniu z obrotami w pierwszej połowie listopada b. r. zwiększyły się do 10 proc. Zasadniczo jednak odczuwa się brak ruchu w handlu tych towarów. Listopad, jako ostatni miesiąc dla dostaw towarów gwiazdkowych w głąb kraju zawiódł w roku bież. w ogóle. Ruchu w tym miesiącu nie można w żaden sposób porównać z ruchem w latach poprzednich. Niektórzy importerzy zamiast przydziałów dewiz na towary świąteczne otrzymali zawiadomienia o odroczeniu wniosków o przydział na następny okres przydziałowy.

Kawa surowa.

Rynki zagraniczne notują zwyżkę cen zarówno na kawy brazylijskie, jako też na gatunki kaw niebieskich. Zwyżka ta wynosi od 2 — 4 sh na 50 kg.

Sytuacja na rynku krajowym na ogół bez zmiany. Stare zapasy wyczerpane. Na transporty z ostatniego rejsu „Pułaskiego" formalności z przydziałem dewiz i pozwoleniami przywozu jeszcze nie załatwione, z wyjątkiem transportów dla firm gdańskich. Ceny kształtują się następująco: za 1 kg Rio 7 — względnie Victoria 7 — zł 4.20 — 4,30, Santos — zł 4,90 — 5,40, kawa afrykańska zł 5, — 5,20, Guatemala — zł 5,70 — 5,80, Costa-Rica zł 9,95, Maragogype zł 6 — 6,40.

Herbata.

Rynek zagraniczny — tendencja mocna. Na rynku krajowym pewne uspokojenie, a to z uwagi na nadchodzenie coraz to większych partyj herbaty w transakcjach wiązanych. Cena za 1 kg Cejlon 16 — 16,30 zł; Sumatra 16,70 — 15,80 zł, herbata z Indyj Brytyjskich 15,60 — 15,75 zł.

Pomimo nadchodzenia nowych transportów herbaty nie ma prawie żadnych zapasów tego towaru.

Korzenie.

Ceny na rynkach zagranicznych — utrzymane. Na rynku krajowym — sytuacja bez zmian — zainteresowanie nadal słabe, na pieprz tendencja zniżkowa. Cena na ten artykuł waha się od 4,85 — 4.95 zł za 1 kg.

Cynamonu i ziela angielskiego na ogół brak. Firmy, posiadające te artykuły, sprzedają je po cenach: cynamon po zł 7,80 — 8,30 za kg, ziele angielskie po zł 7,50 — 7,80 za kg.

Owoce suszone.

Podaż dostateczna — popyt słaby. Importerzy nie robią zapasów w niektórych owocach (figi, rodzynki i koryntki), a sprowadzają artykuły te jedynie na zgłoszone im zapotrzebowania. Ceny kształtują się następująco: figi tureckie 1,35 — 1,45 zł za kg, figi greckie 1,45 zł za kg, koryntki 1,34 zł za kg. Sułtanki amerykańskie stare zapasy wyprzedane, a na nowe transporty formalności kompensacyjno — dewizowe jeszcze niezałatwione. Sułtanki greckie — tendencja zniżkowa.

Masło i ziarno kakaowe.

Rynek zagraniczny notuje dalszą zwyżkę cen. Masło kosztuje obecnie w zakupie 95 hfl za 100 kg, a ziarno kakaowe 44 — 45,6 sh za 50 kg cif Gdynia.

Rynek krajowy — zainteresowanie duże — podaż umiarkowana. Ceny: masło 4,10 — 4,15 zł za kg, ziarno kakaowe 2,10 — 2,20 zł za kg loco magazyn portowy.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 15 do 25 listopada br. urządziły ogółem przedsiębiorstwa aukcyjne 3 przetargi, wystawiając razem 2.738 skrzyń cytryn włoskich, 1.730 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, 200 beczek jabłek kanadyjskich, 11 worków orzechów włoskich oraz 10 worków chleba świętojańskiego. Cytryn sprzedano 846 skrzyń po 28,50—29,— i 29,50 zł za skrzynię. Następnie sprzedano 955 skrzyń pomarańcz kalifornijskich po 1,48 do 1,51 zł za kilogram. Śliwki suszone jugosłowiańskie zostały sprzedane w dwóch partiach po 1 wagonie. Pierwszy wagon sprzedano po 80 groszy za kg, drugi po 70 groszy. Chleb świętojański i orzechy włoskie sprzedano w całości. Chleb świętojański po 1 zł za kg, orzechy po 1,50 zł za kg.

Kupcy wstrzymują się od zawierania poważniejszych transakcyj, wskutek czego musiano wycofać duże ilości towaru z przetargu. W najbliższych dwóch tygodniach spodziewane są większe transporty owoców świeżych i suszonych.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 16 listopada br. aukcję wystawiając 1.051 skrzyń cytryn włoskich „Gennaro Giuffrida" ex s/s „Linda". Sprzedano z tej partii 564 skrzyń w cenie 29 i 29,50 za 1 skrzynię. W tym samym dniu wystawiono pomarańcz kalifornijskich, które w całości sprzedano, osiągając 1,48 do 1,51 zł za 1 kg. Jako następne partie wystawiono do przetargu 10 worków chleba świętojańskiego, który sprzedano po 1 zł za kg, oraz 11 worków orzechów włoskich, które sprzedano po 1,50 zł za 1 kg.

Udział w przetargu wzięło 11 kupców. 10 z pośród nich dokonało na wspomnianej aukcji transakcji.

Następna aukcja odbyła się dnia 18 listopada br. przy udziale 10 kupców. Na tej aukcji wystawiono 487 skrzyń cytryn włoskich, 775 skrzyń pomarańcz kalifornijskich oraz 200 beczek jabłek kanadyjskich. Z wystawionych do przetargu towarów sprzedano jedynie 100 skrzyń cytryn, jako jedną partię po 28,50 zł za skrzynię. Pozostałą ilość towaru wycofano spowodu braku nabywców.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły przetarg dnia 24 listopada br. i wystawiły 1.200 skrzyń cytryn włoskich oraz 4 wagony śliwek suszonych jugosłowiańskich. Sprzedano 200 skrzyń cytryn ex s/s „Linda" po 30,— zł za skrzynię, pozostałe 1000 skrzyń ex s/s „Zunis" wycofano spowodu braku nabywców. Jako następną partię sprzedano 2 wagony śliwek. Pierwszy po 80 groszy za kg, drugi po 70 gr, 2 wagony wycofano.

Udział w przetargu wzięło około 15 kupców z Gdyni, Gdańska i z głębi kraju.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

nie urządziły w tym okresie przetargu.

Kronika zagraniczna

Uwagi ogólne.

Zbiory tegoroczne pomarańcz palestyńskich są o 50% większe od zbiorów w r. 1935. Rynek hiszpański stoi jeszcze pod znakiem zapytania. W związku z tym wzrosło zainteresowanie rynkiem palestyńskim i spodziewane są poważniejsze transakcje na tym rynku. Nie należy jednak przesądzać, że rynek hiszpański, jako najpoważniejszy dostawca pomarańcz jest stracony. Przeciwnie zbiory są bardzo dobre i jak tylko sytuacja polityczna się wyjaśni, spodziewać się należy normalnych transakcyj.

Jeśli chodzi o rynek polski, to sytuacja jest o tyle niejasna, że dostawcy hiszpańscy nie chcą zawierać w obecnych warunkach transakcyj w clearingu.

Ceny pomarańcz palestyńskich są wysokie i utrzymają się prawdopodobnie na tym poziomie do czasu trwania walk w Hiszpanii.

Polska będzie importowała pomarańcze palestyńskie w zamian za eksport kompletów skrzynkowych.

Jeśli chodzi o pomarańcze włoskie, to import tego artykułu możliwy jest tylko w transakcjach wiązanych. Transkacje wiązane przeprowadzane są w większej części przez Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego. Transakcje te przeprowadzają również firmy indywidualnie.

Pewne firmy gdyńskie otrzymały już promesy na pomarańcze w zamian za dokonany już częściowo eksport sadzeniaków.

Włochy.

Cena cytryn włoskich zwyżkowała w ostatnich dniach w związku z większym zainteresowaniem, jakim cieszy się obecnie ten rynek .

Ostatnie notowania na ten artykuł:
300 — tki — 35 — 38 Lirów
360 — tki — 34 — 37 Lirów
490 — tki — 42 — 43 Lirów

Tendencja w dalszym ciągu zwyżkowa na zupełnie dojrzały towar. W drodze z Italii jest 8.200 skrzyń cytryn, przeznaczonych dla Hamburga i Gdyni. Towar jest zielony. Sztuczne dojrzewanie trwa od 6 — 7 dni.

Nie ładowano dotychczas żadnych transportów pomarańcz włoskich na eksport. — Pierwsze transporty spodziewane są pod koniec listopada b. r. Wśród tych transportów nadejdą prawdopodobnie pierwsze partie pomarańcz dla firm polskich z transakcyj wiązanych.

Pierwsze partie mandarynek włoskich ukażą się w najbliższym czasie na tamtejszym rynku w ilości 4.000 klatek. Cenę sprzedaży fob określa się na 18 — 22 lirów za klatkę.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA, 5 grudnia 1936 r. | NR. 33

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Port gdyński a handel zagraniczny Polski

Charakter obrotów portu gdyńskiego jest wyrazem struktury gospodarczej Polski. Gdynia podobnie, jak i Gdańsk, ze swą przewyżką wywozu nad przywozem stanowi pewien wyjątek wśród największych portów Europy, będących portami państw wybitnie przemysłowych, których wywóz artykułów przemysłowych ilościowo jest mniejszy od przywozu w przeważnej mierze surowców. O ile pierwsze dwa lata pracy portu ograniczały się jedynie do sprowadzania od najbliższych sąsiadów bałtyckich materiału kamieniarskiego do nowobudującego się portu oraz wywozu nieznacznych ilości drzewa, cementu i próbnych partyj węgla, to dopiero rok 1926 był punktem zwrotnym w rozwoju portu. W miesiącu maju tegoż roku rozpoczął się strajk górniczy w Anglii, co zdecydowanie wpłynęło na bardzo poważne wzmożenie się eksportu węgla i zdobycie przezeń szeregu nowych odbiorców. Ten okres czasu trwa do 1930 r. i znamionuje go raptowne tempo wzrostu, tak importu, jak i eksportu. Ilustracją tego stanu są następujące liczby wskaźnikowe (rok 1931: przywóz — 338.549 t.=100, wywóz — 4.741.365 t.=100).

	Import	*Eksport*
1926	0,1	9
1927	1	19
1928	35	37
1929	59	53
1930	90	66

O ile pierwsze trzy lata tego okresu znamionuje bardzo duży stosunkowo wywóz i mały przywóz, co z pewnym przybliżeniem możnaby przyjąć, że stosunek przywozu do wywozu ma się jak 1:492, to już w latach następnych 1929 i 1930, stosunek ten wyrażający się 1:6 (1930 r.) zbliży się bardziej do ówczesnej struktury handlu zagranicznego Polski.

Dominujący udział w pracy tak bardzo młodego jeszcze portu mają w tym okresie towary masowe, jak węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks, drzewo, złom żelazny i rudy. osiągając w 1927 r. największe natężenie przeładunków masowych (ok. 99%). Realizujący się coraz bardziej program morski Polski przekierunkowania całego handlu zagranicznego, znajduje w porcie gdyńskim wdzięczny instrument. Niemal że każdy rok przynosi tu nowe zdobycze. Usprawnienia techniczne idą w parze z pozyskiwaniem całego szeregu ładunków drobnicowych i już w r. 1930 import towarów masowych (złom żelazny, rudy, fosforyty, żużle Thomasa i piryty) wynosi 85,1%, eksport (węgiel eksp., bunkier, koks, drzewo, rudy) zaś 95,1%. Następne pięciolecie pracy portu odbywa się w warunkach już bardziej ustabilizowanych. Każdy rok wnosi z sobą coraz bardziej postępujące zróżniczkowanie obrotu. Obroty portu wzrastają aczkolwiek tempo ich już nie wykazuje takich raptownych skoków, co zilustrują poniższe liczby wskaźnikowe:

	Import	*Eksport*
1931	100	100
1932	78	100,4
1933	156	110
1934	178	131
1935	199	134

Jedynie rok 1932 będzie tu pewnym wyłomem. W roku tym Polska przechodziła bodaj, że największe nasilenie kryzysu. Obroty handlu zagranicznego R. P. osiągnęły w tym czasie tak import, jak i eksport swoje minimum, co w rezultacie musiało wpłynąć bardzo poważnie na wyniki pracy portu.

Jak bardzo port gdyński staje się czułym instrumentem gospodarstwa narodowego R. P. może świadczyć stosunek importu do eksportu w handlu zagranicznym Polski i portu gdyńskiego:

	Handel zagr. R. P.		Port gdyński	
	Import	Eksport	Import	Eksport
1931	1	6	1	8
1932	1	7	1	10
1933	1	5	1	6
1934	1	5	1	6
1935	1	5	1	5

O ile w pierwszych latach stosunek ten daje poważnę nadwyżkę eksportu jedynie w porcie gdyńskim, to już w latach następnych, począwszy od 1933 r., stosunek ten zbliży się bardziej do ogólnej struktury handlu zagranicznego. Dopiero w 1935 roku stosunek importu do eksportu w handlu zagranicznym R. P. i w porcie gdyńskim, wykazując 1 : 5, daje idealny obraz wzajemnej współzależności portu i jego macierzystego zaplecza.

O rozwoju i sile gospodarczej portu nie decyduje wyłącznie ilość absolutna przeładowywanych towarów, ale ich wartość. Otóż wartość przeładowywanych towarów w porcie gdyńskim stale wzrasta z 76,7 zł (wartość 1 tony w 1931 r.) na 106,9 zł (wartość 1 tony w 1935 r.) Wzrost ten stoi w ścisłym związku ze wzmożeniem się przeładunków wysokocennej drobnicy. Po wyeliminowaniu na przywozie: złomu żel., rud, żużli Thomasa i fosforytów oraz na wywozie: węgla, bunkru, koksu, rud i drzewa udział %-owy ładunków drobnicowych w ogólnym przywozie i wywozie zamorskim portu gdyńskiego w ostatnim pięcioleciu będzie przedstawiał się następująco:

Udział %-owy drobnicy

	Import	Eksport
1931	1,5	6,9
1932	43,1	5,5
1933	44,4	6,4
1934	47,7	6,9
1935	49,1	9,1

Ostatnie lata pracy portu sprowadzają się do pozyskania jak największej ilości ładunków drobnicowych. O wynikach tej pracy świadczy poważny wzrost udziału drobnicy tak na przywozie jak i na wywozie. Niewielki stosunkowo wzrost obrotów zamorskich portu (ok. 4%) w 1935 r. i jeszcze mniejszy w ostatnich dziewięciu miesiącach 1936 r. (ok. 0,6%) wyjaśniają niezbicie, iż dalszy rozwój obrotów portu związany będzie wobec stosunkowo niewielkiego udziału tranzytu (ok. 2%) przede wszystkim z poprawą sytuacji ekonomicznej macierzystego zaplecza. Poprawa sytuacji ekonomicznej kraju związana będzie ze wzrostem obrotów handlu zagranicznego. Z chwilą powrotu do życia normalnych obrotów z lat przedkryzysowych port gdyński stanie wobec konieczności stworzenia zdolności przepustowej dla obrotów zamorskich, przewyższających obecnie o ok. 54%.

Z. Tymiński.

Konieczność rewizji stawek średniej zyskowności

Wykaz procentów średniej zyskowności, którym posługują się władze skarbowe przy wymiarach państwowego podatku dochodowego dla płatników, nie prowadzących ksiąg handlowych, posiada dla sfer gospodarczych, szczególnie ziem zachodnich, znaczenie pierwszorzędnej wagi. Placówki przemysłowo-handlowe, istniejące na Pomorzu, chociażby średnich a nawet mniejszych rozmiarów, urządzone są z natury rzeczy tak, jak wyższy poziom kulturalny ziem zachodnich tego wymaga. Dlatego kupiec względnie przemysłowiec musi się dostosować do wymogów klienteli. Wymogi zaś te pociągają za sobą duże wysiłki, które odbijają się przede wszystkim na rentowności przedsiębiorstwa. Z tych też to przyczyn najmniejsze drgnięcie skali zyskowności ponad słuszną normę wpływa dezorientująco na rentowność przedsiębiorstwa i przekreśla w szeregu wypadków zdrową w założeniu i ustaloną, łącznie z przyjętym godziwym zyskiem, kalkulację.

W tym to miejscu podkreślić należy, że właśnie firm, do których stosuje się normy zyskowności, jest bardzo wielka ilość, bo na 30.779 wykupionych świadectw na rok 1935, z których na handel przypada 18.043 świadectwa, ilość firm, nie prowadzących ksiąg, dochodzi około 9.000 na Pomorzu. Z tej cyfry wynika, że kwestia ustalania procentów średniej zyskowności nie może być obojętną dla zaintersowanych płatników, szczególnie gdy na bieżący rok podatkowy normy wykazu zostały podwyższone przeciętnie o 20%, a w kilku wypadkach sięgają 50-%owej podwyżki.

Pragnąc omówić przykładowo stawki zyskowności, ustalone na rok 1936, ograniczymy się do kilku rodzai przedsiębiorstw, ilościowo najsilniej reprezentowanych i typowo najczęściej spotykanych na Pomorzu.

Dla porównania weźmiemy stawki, ustalone przez sąsiednią Izbę Skarbową w Poznaniu oraz centralnie położonymi Izbami Skarbowymi w Warszawie Okręgowej i Grodzkiej.

Poz. wykazu		Rodzaj przedsiębiorstwa	Normy Izby Skarbowej										Projekt Izby P. H. w Gdyni na r. 1936	
			Grudz. na rok 1935		Grudz. na rok 1936		Poznań na rok 1936		Warszawa okr. na r. 1936		Warszawa grodzka 1936			
			d.	h.*	d.	h.*	d.	h.*	d.	h.*	d.	h.*	d.*	h.*
A.	2	drogerie	12	6	16	6	10	5	12	—	10	4	10	6
	13	meble pierwszej potrzeby	12	4	14	4	10	4	9	—	9	—	12	4
	16	handel skór wyprawionych	8	4	10	5	8	3	8	5	6	2,5	8	4
	37	handel manufakturą . . .	8	4	12	6	9	4	8,5	5	7,5	3	8	4
	45	handel papierem	10	6	12	6	10	5	10,5	5	9	3,5	9	5
	53	sklepy spożywcze	8	3	10	4	8	4	7	3	7,5	—	5	3
	54	sklepy kolonialne	8	4	10	4	10	5	9	4	8	3,5	6	3
	57	sklepy wódek i win . . .	10	4	12	4	9	4	9	—	9	4,5	10	4
	64	sprzed. chleba obcego . .	6	3	8	4	6	—	—	—	5,5	—	6	3
B.	7	cukiernie	16	—	20	—	15	—	15	—	14	—	16	—
	12	teatry świetl.	10	—	15	—	10	—	13,5	—	6,5	—	10	—
C.	17	młyny wodne, własne zboże	—	8	—	10	—	6	—	6	—	—	—	5
	18	młyny wodne cudze zboże	—	30	—	35	—	25	—	23	—	—	—	25
	19	młyny par. własne zboże .	—	4	—	5	—	3,5	—	4	—	3	—	3
	20	młyny par. cudze zboże .	—	16	—	16	—	15	—	17	—	8	—	12
	68	kominiarstwo	—	40	—	60	—	35	—	30	—	—	—	40

*) d. — detal; h. — hurt.

Z powyższego zestawienia wynika, że stawki średniej zyskowności, ustalone dla okręgu Izby Skarbowej w Grudziądzu, do wymiaru państwowego podatku dochodowego na rok 1936, zostały wydatnie podwyższone i tak w stosunku do okręgów innych Izb Skarbowych, jako też do propozycyj Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, które to propozycje na ogół nieznacznie tylko w niektórych pozycjach odbiegają od stawek zaproponowanych.

Oparcie się władz skarbowych na danych, zaczerpniętych z ksiąg handlowych, w przeważającej ilości wypadków nie może być miarodajne dla oceny przeciętnej zyskowności przedsiębiorstwa, nie prowadzącego ksiąg handlowych, ponieważ księgi prowadzą przedsiębiorstwa o szerszym zasięgu, należycie zorganizowanym aparacie, których cechują przede wszystkim duże obroty. Przedsiębiorstwa o małym zasięgu dokonują znikome obroty i stosunek kosztów handlowych jest o wiele wyższy.

Przechodząc do omówienia ogólnej sytuacji, która miała wpływ na rentowność przedsiębiorstw w 1935 roku, zwrócić należy uwagę na stwierdzone zjawisko częstej zmiany właściciela składu, przerzucania się z jednej branży do drugiej, uprawiania handlu przez niefachowców, co razem w sumie stwarza niezdrową konkurencję, podrywającą racjonalną kalkulację kupiecką.

Jako dalszy dowód, że rentowność obniżyła się, posłużyć powinien fakt, że obroty przedsiębiorstw mniej więcej utrzymały się na tym samym poziomie, mimo stwierdzonej ogólnej zniżki cen. Jest to dowodem, że kupiectwo, pragnąc wszelkimi siłami utrzymać swoje placówki, w całej rozciągłości zaczęło stosować znaną zasadę „duży obrót mały zysk".

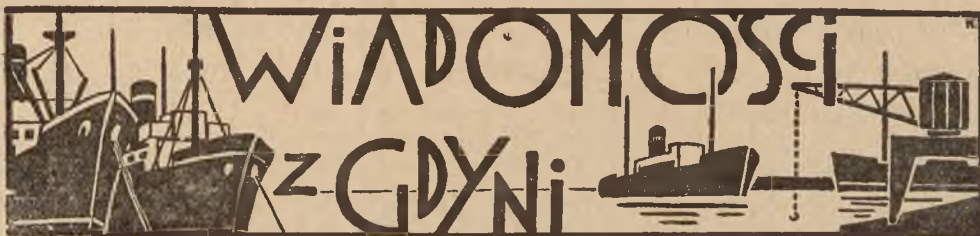
Wychodząc z założeń powyższych, podnieść należy również, że postulat od szeregu lat wysuwany przez naszą Izbę, a dotychczas nie uwzględniony, mianowicie postulat generalnego obniżenia o 20% stawek średniej zyskowności dla przedsiębiorstw gdyńskich był i pozostaje całkiem uzasadniony.

Koszty handlowe tych przedsiębiorstw są znacznie większe od kosztów przedsiębiorstw w pozostałych miejscowościach Pomorza, ponieważ dzierżawa za lokale jest o przeszło 100% wyższa, jak również wynagrodzenia służbowe pracowników tych przedsiębiorstw są przeciętnie o 30% wyższe. Ogólne mniemanie, że większe koszty handlowe w Gdyni rekompensują się wyższymi cenami, pobieranymi za towary, nie jest trafne, ponieważ datuje się ono jeszcze z początków rozwoju Gdyni. Obecnie duży napływ firm do

Gdyni powoduje siłą rzeczy konieczność stosowania obniżki cen, gdy potęgująca się konkurencja wzajemna nie pozwala na przeprowadzenie dowolnej kalkulacji.

Również względy taktyczne przemawiają za tym, by dla Gdyni stosować obniżoną normę średniej dochodowości. Należy bowiem wziąć pod uwagę, że na terenie gdyńskim wciąż instalują się nowe firmy, które w początkach swego rozwoju częstokroć nie są w możności prowadzić prawidłowych ksiąg handlowych. Zastosowanie więc normy ogólnej do nich może w wielu wypadkach zagrozić egzystencji początkującego przedsiębiorstwa, a zatem może spowodować zniechęcenie firm do osiedlania się na terenie Gdyni.

Jak wynika z powyższego, przeprowadzenie rewizji procentów średniej zyskowności do wymiaru podatku dochodowego na rok 1936 przez Izbę Skarbową w Grudziądzu, jako właściwą dla okręgu naszej Izby, jest sprawą nader aktualną i konieczną.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 3 grudnia rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby. Na wstępie posiedzenia pan Prezes Tor poinformował szczegółowo Prezydium o ostatnich odbytych przez siebie wraz z Dyrektorem Izby dr. J. Kulikowskim wyjazdach na teren okręgu izbowego. I tak w dniu 21 listopada br. p. Prezes i p. Dyrektor wzięli udział w uroczystości otwarcia Gimnazjum Kupieckiego w Toruniu, podczas której mieli możność zetknięcia się z licznymi przedstawicielami kupiectwa pomorskiego i skonstatowania, że nowa uczelnia kształcenia zawodowego młodzieży nie tylko przygotowuje na przyszłość zastępy pracowników w zawodzie kupieckim, ale już obecnie oddziaływa na kupiectwo w dziedzinie propagandy zasad właściwej organizacji czynności tego zawodu. Dalej p. Prezes Tor przedstawił swe spostrzeżenia z 3-dniowej wizytacji Bydgoszczy i szeregu miejscowości okręgu nadnoteckiego, którą odbył w towarzystwie Dyrektora Izby. W Bydgoszczy p. Prezes był obecny na zebraniu tamtejszego Związku Kupców, na którym Dyrektor Giełdy Zbożowo-Towarowej p. Wójcik przedstawił sytuację giełdy bydgoskiej i jej obroty, zajmujące drugie miejsce w Polsce. Poza tym na zebraniu tym omówione zostały najważniejsze zagadnienia handlowe w Bydgoszczy. W wyniku tego zebrania, jak również osobistego kontaktu ze sferami kupieckimi na terenie Bydgoszczy, p. Prezes Tor mógł skonstatować wielką wartość i wysoki poziom organizacyjny kupiectwa bydgoskiego. Następnie p. Prezes sformułował swe uwagi w odniesieniu do wizytowanych przez siebie zakładów przemysłowych i handlowych w Bydgoszczy oraz Liceum Handlowego i Giełdy Zbożowo-Towarowej, jak również co do swego udziału na posiedzeniu Rady Związku Fabrykantów w Bydgoszczy. Podczas posiedzenia tego dyrektor Związku p. M. Palicki szczegółowo zreferował stan, rozwój i obecną sytuację zrzeszonych w Związku zakładów przemysłowych, konstatując poprawę koniunktury ogólnej w przemyśle okręgu za jedynym wyjątkiem przemysłu piwowarskiego, który ze względu na wysokie obciążenia nie wykazuje dotąd zwiększenia obrotów. Ostatni dzień pobytu w okręgu nadnoteckim poświęcony był wizytacji 2 największych obiektów przemysłowych okręgu, a mianowicie Zakładów Solvay'a w Mątwach i Zakładów Wapiennych w Piechcinie, stojących pod wszelkimi względami na bardzo wysokim posiomie organizacyjnym. W tym samym dniu p. Prezes Tor odbył w Inowrocławiu konferencję z Radcą Izby p. Knastem w sprawach dotyczących szkolnictwa kupieckiego w Inowrocławiu.

Po wysłuchaniu sprawozdania p. Prezesa Tora Prezydium podkreśliło z wdzięcznością znaczenie, jakie mają odbywane przez p. Prezesa wizytacje na terenie okręgu izbowego tak dla bezpośredniego zaznajomienia się Izby z sytuacją poszczególnych zakładów przemysłowych i handlowych, jak również dla tych zakładów, mogących przedstawić na miejscu swe położenie i postulaty.

Po załatwieniu szeregu spraw administracyjnych Prezydium przedyskutowało sprawę organizacji przeładunku towarów w porcie gdyńskim. W związku z podniesieniem tej sprawy na terenie Izb Przemysłowo-Handlowych postanowiło Prezydium, po zaznajomieniu się z punktem widzenia na tę sprawę innych Izb Przemysłowo-Handlowych, powrócić do rozpatrywanego tematu.

KONFERENCJA PRASOWA W IZBIE.

W dniu 4 bm. odbyła się w Izbie naszej konferencja prasowa przy licznym udziale przedstawicieli prasy miejscowej oraz korespondentów w Gdyni pism stołecznych i prowincjonalnych.

Konferencję zagaił wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń, po czym dyrektor Izby dr J. Kulikowski wygłosił referat, dający przegląd najgłówniejszych zagadnień z dziedziny polskiej polityki morskiej ze szczególnym uwzględnieniem problematów gdyńskich.

W wyniku dyskusji nad referatem p. dyrektora Kulikowskiego ustalonym zostało, że omawianie przez prasę zagadnień gdyńskich powinno być ujęte w pewną kolejność w zależności od wagi tych zagadnień i ich aktualności.

Dla utrzymania stałości kontaktu Izby z przedstawicielami prasy w Gdyni konferencje prasowe w Izbie mają się odbywać co miesiąc.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM W LISTOPADZIE.

W przeciągu miesiąca listopada weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 917 statków o łącznej pojemności 882.211 t. r. n., z czego weszło 471 statków o pojemn. 449.767 t. r. n.. a wyszło 446 statków o pojemn. 432.444 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

1)	Szwecja	105.484	141
2)	Polska	139.279	109
3)	Niemcy	95.911	126
4)	Dania	79.747	127
5)	Norwegia	70.404	93
6)	Anglia	66.542	33
7)	Stany Zjedn. Am.	63.218	20
8)	Włochy	41.964	13
9)	Grecja	39.922	20
10)	Finlandia	37.153	33
11)	Holandia	24.048	35
12)	Estonia	20.258	35
13)	Z. S. R. R.	14.358	9
14)	Łotwa	12.924	14
15)	Jugosławia	6.830	2
16)	W. M. Gdańsk	3.807	6
17)	Węgry	362	1

Średni tonaż statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniósł 954.9 t., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie 51, średni postój statku 53 godz.

GDYNIA PORTEM ARBITRAŻOWYM DLA SKÓR SUROWYCH

Dnia 1 grudnia br. odbył się w Rzymie roczny kongres Komitetu Międzynarodowego Sprzedawców Skór Surowych, na którym uznano Gdynię za port arbitrażowy dla skór surowych. Starania o uzyskanie tego przywileju prowadzone były ze strony polskiej głównie przez Radę Naczelną Związku Przemysłu Garbarskiego w Polsce.

Sytuacja w zakresie przywozu skór surowych do Polski przedstawiała się dotychczas w ten sposób, że poszczególne przedsiębiorstwa garbarskie sprowadzały skóry surowe bezpośrednio z zagranicy, korzystając z pośrednictwa portów holenderskich, belgijskich i niemieckich. W sierpniu br. powstał Komitet importerów skór surowych w Polsce, skupiający importerów — kupców tego surowca.

Przyznanie Gdyni prawa arbitrażu otwiera przed naszym portem możliwość rozwoju handlu skórami surowymi, który dotychczas był reprezentowany zaledwie przez kilka firm w porcie i zapleczu. Ponadto fakt ten może mieć także poważne znaczenie dla powstania w porcie konsygnacji wymienionego surowca.

KURSY JĘZYKA SZWEDZKIEGO W GDYNI

Z końcem października br. rozpoczęły się w Gdyni wykłady języka szwedzkiego, prowadzone przez obywatela szwedzkiego p. Ringheima, absolwenta uniwersytetu w Upsali, który specjalnie poświęcił się studiom języka polskiego i w ciągu ostatnich kilku miesięcy uzupełniał swe studia w Polsce.

Na wykłady języka szwedzkiego, które odbywają się głównie w domu Marynarza Szwedzkiego, uczęszcza około 65 osób, pracujących w firmach maklerskich i ekspedycyjnych, w Urzędzie Morskim i Urzędzie Celnym w Gdyni i t. p.

Pierwszy cykl wykładów zakończony będzie 15 grudnia, następny zaś rozpocznie się 15 stycznia roku przyszłego. Zapisy są przyjmowane w Domu Marynarza Szwedzkiego.

Zaznaczyć należy, że prowadzone są nie tylko wykłady dla Polaków, uczących się języka szwedzkiego, lecz również dla osób posiadających język szwedzki, nie znających natomiast języka polskiego.

Poza tym opracowany został pierwszy podręcznik języka szwedzkiego dla Polaków; podręcznik ten ukaże się w druku na początku przyszłego roku.

WIADOMOŚCI MORSKIE

KOMUNIKACJA MORSKA MIĘDZY POLSKĄ A GUATEMALĄ.

Najdogodniejszą trasą dla towarów polskich przy eksporcie do Guatemali jest kierowanie przesyłek z Gdyni okrętami linii Gdynia — Ameryka do New Yorku, a następnie przeładowanie w New Yorku na okręty linii United Fruit Co. która utrzymuje między N. Yorkiem i Puerto Barrios (port półn. wsch. w Guatemali) regularną komunikację raz na tydzień. Statki te wyposażone w chłodnie zawijają również do portów Hondurasu. Cały przebieg na linii New York — Puerto Barrios trwa 6 dni. Należy zaznaczyć, że Polska Agencja Morska w Gdyni ma agenturę linii United Fruit Co.

Stosowana nieraz droga przez Kanał Panamski nie tylko jest znacznie dłuższa, ale wymaga przeładunku w strefie tropikalnej w Panamie, przez co towary ulegają często zepsuciu, tym bardziej, że znaczna część przebiegu trasy odbywa się również na przestrzeni mórz tropikalnych.

ORGANIZACJA KOMUNIKACJI KOLEJOWO-MORSKIEJ NIEMIEC Z PRUSAMI WSCHODNIMI.

Ciekawa i wyjątkowa zapewne forma monopolu kolejnictwa w komunikacji żeglugowej ma się prawdopodobnie powstać w żegludze pomiędzy portami bałtyckimi Niemiec a ich portami wschodnio-pruskimi. Tendencja bowiem rządu niemieckiego do przerzucenia całej komunikacji z Prusami Wschodnimi na drogę morską zagroziła dochodom niemieckiemu Towarzystwu Kolei Żelaznych. Stąd wyłoniło się takie rozwiązanie: ażeby uniknąć jeszcze i taryfowej wojny żeglugi morskiej z upadającym transportem kolejowym projektuje się oddanie monopolu komunikacji morskiej Towarzystwu Kolei Żelaznych. Ponieważ jednak kolej sama nie ma doświadczenia i nie jest przygotowana do prowadzenia spraw komunikacji żeglugowej, będzie ona spełniała raczej rolę instancji kontrulującej. Urzędowo jednakże komunikacja z Prusami Wschodnimi, o ile chodzi o towary, będzie miała charakter monopolu, o stawkach ustalanych przez kolej.

POPIERANIE ŻEGLUGI MORSKIEJ I BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO W SOWIETACH.

Przy sprzedaży wschodnio-chińskiej kolei w Mandżuko — Japonii, związek sowiecki był zmuszony przyjąć do zapłaty budowane w Japonii mniejsze statki handlowe i rybackie. Poza tym szczególnym wypadkiem Sowiety jednak zasadniczo już więcej nie mają kupować statków zagranicą, lecz budować u siebie. Równocześnie wyznaczono jako program przejęcie 75 procent przewozów eksportowych związku pod sowiecką banderę. Dla osiągnięcia tego celu nie tylko służyć ma wprowadzenie nowego tonażu, lecz również lepsze wykorzystanie istniejącego, zwiększenie szybkości w podróżach i udoskonalenie mechanicznego przeładunku w portach.

POPARCIE PAŃSTWOWE DLA ŻEGLUGI W ESTONII.

Dekret prezydenta Estonii, zawierający nowe postanowienia o poparciu dla żeglugi, wszedł w życie. Kwota gwarancyjna na budowę lub nabycie statków handlowych zwiększona została z 1,8 mil. koron estońskich na 2,5 mil. koron. Z uwagi na zamierzenie uruchomienia nowych zagranicznych linij zwiększono kwotę subwencyjną z 200 tys. koron na 250 tys. koron rocznie. Uchwalono również zniżkę na drzewo z lasów państwowych dla potrzeb budownictwa okrętowego.

AKCJA ZA WPROWADZENIEM STALOWYCH POKRYW LUKOWYCH.

Na łamach „The Times" znany angielski konstruktor J. Isherwood nawiązując do okoliczności zatonięcia na Atlantyku statku „Isis" wraz z całą załogą na skutek rozbicia pokrywy lukowej ponownie energicznie propaguje stosowanie luk stalowych. Między in. p. Isherwood jest wynalazcą opatentowanego systemu lukowych pokryw stalowych, z których żadna nie zawiodła w ciągu trzyletniej służby i w chwili obecnej przedstawiają się one jak nowe. Główne obiekcje przeciwko pokrywom stalowym, — że rdzewieją, że są zbyt ciężkie i t. d., są nieuzasadnione. Zdaniem konstruktora konieczne jest, ażeby asekuratorzy Lloydu w warunkach ubezpieczenia umieścili specjalnie zredukowane stawki procentowe dla statków zaopatrzonych w pokrywy lukowe ze stali zamiast zwykłych drewnianych.

Niewątpliwie w ostatnich latach, w związku z podniesieniem przepisowej linii ładunkowej na statkach morskich, co pozwala na ich większe załadowanie, niebezpieczeństwo rozbicia zamkniętych luk przez falowanie jeszcze się zwiększyło. Toteż głos znanego konstruk-

tora wręg okrętowych specjalnego systemu, kształtu kadłuba okrętowego typu łukowatego i innych uwieńczonych powodzeniem wynalazków jest bardzo na czasie. Systemów pokryw stalowych dla luk okrętowych jest zresztą kilka i niewątpliwie tylko brakowi poparcia ze strony asekuracji morskiej przypisać należy trzymanie się zwykłych, wygodnych, ale w szczególnych warunkach działania dużej fali na załadowany statek, nieraz nie zapewniających bezpieczeństwa pokryw lukowych z luźnych sztuk drzewa, uszczelnionych brezentem.

SZYBKOŚĆ STATKU NA PRZECIWNEJ FALI.

Personel National Physical Laboratory w Anglii przeprowadził nowe serie doświadczeń na ośmiu statkach walczących z przeciwną falą, celem stwierdzenia jaki typ statku i kształt kadłuba traci w mniejszym stopniu szybkość na przeciwnej fali. Dane zostały uzupełnione w tanku doświadczalnym, nad modelami statków, poddanych sztucznie wywołanej przeciwnej fali.

Okazało się na ogół, że statki o małej szybkości mniej cierpią i mniej tracą szybkości na przeciwnej fali. Kształt statku nie powinien być zbyt pełny, nadbudówki również winny mieć linie odpływowe, a w każdym razie kształty gładkie, bez ścian poprzecznych całkowicie prostopadłych do działania wiatru. Właśnie działanie wiatru na statki o małej szybkości jest znaczne. Wybór maszyny ma również duże znaczenie, jak również wybór śruby. Najlepsze są maszyny, których ciśnienie w cylindrach może być zmieniane w znacznych granicach, to znaczy zmiana ilości obrotów wału śrubowego może być zmieniana bez dużych strat na wydajności maszyny; kształt śruby winien być również odpowiednio dobrany. W tych warunkach statek nie będzie zmuszony zmniejszać przesadnie obrotów maszyny „na zapas i może, oprócz wyjątkowo trudnych warunków, posuwać się naprzód z nieznaczną zmianą szybkości, nawet na dużej przeciwnej fali.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WIDOKI ZBYTU ZIÓŁ LECZNICZYCH W KANADZIE.

Import ziół leczniczych do Kanady w roku 1935 przedstawiał wartość dol. 122.397 i pochodził z następujących krajów:

z Anglii	$ 2.936
ze Stanów Zjedn.	$ 91.077
z Azji i kraj. tropik.	$ 15.418
z Francji	$ 6.453
z Włoch	$ 2.916
z Niemiec	$ 2.360
z Jugosławii	$ 1.070
z innych państw	$ 167

Statystyki kanadyjskie nie wykazują przywozu z Polski, jak ujawniły jednak badania rynkowe, pewne ilości ziół z Polski przychodzą do Kanady drogą pośrednią.

Zaznaczyć należy, że handel ziołami nie jest zcentralizowany, znajduje się on w rękach szeregu firm, przy czym firm, które wyłącznie zakupują zioła, jest bardzo niewiele. Poza tym zainteresowane są odbiorem ziół apteki sprzedające zioła, hurtownie aptekarskie oraz laboratoria kupujące zioła dla przeróbki.

Wiele z tych firm kupuje zioła w małych ilościach od central handlu tymi artykułami w Nowym Yorku, import bezpośredni z zagranicy obejmuje z zasady ilości większe, poczynając od pół tony.

Badania co do możliwości zbytu ziół polskich muszą być przeprowadzone dokładnie na podstawie nadsyłanych próbek i wzorów.

Zioła importowane do Kanady są wolne od cła, o ile jednak były poddane jakiejś przeróbce (np. kruszenie, mielenie itp.), lub o ile przychodzą opakowane w paczki w formie, w jakiej mogą być sprzedawane, to podlegają opłacie celnej w wysokości 22½% ad valorem oraz 8% „sales tax" i 3% „excistax".

PRZEPISY DLA IMPORTU DO WŁOSKICH POSIADŁOŚCI W AFRYCE.

W związku z zainteresowaniem, jakie budzi Imperium kolonialne włoskie, a więc t. zw. Afryka Wschodnia włoska, w skrócie A. O. I. (Erytrea, Etiopia, Somalia) oraz Libia, wśród eksporterów odnośnie możliwości wymiany handlowej, podajemy przepisy, regulujące import do tych krajów.

Import towarów z zagranicy odbywać się może wyłącznie za zezwoleniem właściwego gubernatoratu w porozumieniu ze specjalnymi komisjami w tym celu utworzonymi. Zezwolenia takie wydawane są normalnie na okres 3 miesięcy. Przydział waluty na zapłatę towarów zagranicznych następuje z reguły, po zatwierdzeniu przez Komisję walutową, w formie otwarcia akredytywy przez miejscowy Bank Włoski, lub bank przez Bank Włoski upoważniony, który dokonywa wypłaty normalnie za przedstawieniem dokumentów załadowania. W każdym razie władze kolonialne wydają zezwolenia na import z zagranicy płatny w walucie obcej tylko wówczas, jeśli tego zachodzi wyjątkowa konieczność lub jeśli produkcja danego towaru nie pokrywa koniecznego zapotrzebowania kolonij.

Natomiast uzyskanie zezwolenia na przywóz towarów z zagranicy nie napotyka na trudności, o ile zapłata za nie następuje w drodze

clearingu, istniejącego pomiędzy danym państwem a Włochami, lub w drodze kompensacji prywatnej. Zaznaczyć jednakowoż należy, że zapłata w clearingu uskuteczniana być może tylko wtedy, gdy tego rodzaju klauzulę zawiera dany układ handlowo-płatniczy. Natomiast upoważnienia na przeprowadzenie kompensat prywatnych wydawane są w porozumieniu z Istcambi.

Eksport towarów z kolonij włoskich za granicę nie jest ograniczony żadnymi specjalnymi przepisami z wyjątkiem obowiązku cedowania waluty otrzymanej z eksportu na rzecz Banku Włoskiego. (Radca handlowy Ambasady R. P. w Rzymie).

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 LISTOPADA 1936 ROKU.

BELGIA. Z dn. 27 X 36 import mięsa został poddany specjalnej opłacie w wys. 0,50 fr. belg. od 1 kg, pobieranej przy uzyskiwaniu pozwoleń przywozu.

Ze względu na zniżkę cen kopalniaków na rynku rząd belgijski nosi się z zamiarem podwyższenia dotychczasowego kontyngentu na kopalniaki.

CZECHOSŁOWACJA. z dniem 10 XI 36 obowiązują następujące cła dodatkowe na zboże: poz. 23 pszenica 25 Kc., poz. 24 żyto 38 Kc., poz. 25 jęczmień 36 Kc., poz. 26 owies 33 Kc.

Od dnia 10 XI 36 obowiązuje stawka celna na masło naturalne, świeże lub solone, też wytopione z poz. 88 w wysokości 630,— Kc.

Z dn. 1 IV 37 upływa termin ulgowego importu maszyn, potrzebnych na cele inwestycyjne przemysłowi czechosłowackiemu. Oczekiwane jest przedłużenie okresu ulgowego przywozu na przeciąg dalszych 2 lat.

ESTONIA. Dnia 27 ub. m. ogłoszone zostało rozporządzenie o bezcłowym wwozie szynek dla wyrobu konserw oraz zwrocie cła, pobranego od materiałów zużytych na opakowanie do konserw wyeksportowanych.

FRANCJA. Opłata licencyjna na węgiel została obniżona i wynosi 6 fr. od 1 tony węgla kamiennego z poz. 190 tar. celnej, z wyjątkiem popiołu.

Kontyngent na węgiel na okres bieżący został podwyższony do 180.000 ton.

„Journal Officiel" z dn. 2 XI 36 ogłasza postanowienia w sprawie importu pszenicy w zamian za wywóz mąki i artykułów przemiałowych. Dalsze postanowienia w sprawie tych kompensat zawiera dekret z 5 XI 36. Poza tym w myśl dekretu z 3 XI 36 przywóz i wywóz pszenicy podlega systemowi pozwoleń, wydawanych przez „Office National Interproffessionel du Blè". Monopol importu i eksportu obejmuje poza tym pszenicę, orkisz, ziarno mieszane, żyto w ziarnie, mąki, kasze, otręby i produkty uboczne.

HOLANDIA. Do parlamentu został wniesiony projekt przedłużenia ustawy o pełnomocnictwach dla rządu w dziedzinie zmian celnych do 1 I 42.

W myśl zarządzenia król. z dniem 7 XI 36 zastosowany został clearing w stosunku do Hiszpanii, Wysp Balearskich i Kanaryjskich oraz Marokka Hiszp. Należności za towary importowane są wpłacane do Hol. Instytutu Clearingowego.

Dekretem z dnia 3 XI 36 zniesiony został kontyngent na wszelką odzież z materiałów zawierających gumę (Nr stat. hol. 753 i 755).

Z dn. 3 bm. została zniesiona t. zw. opłata kryzysowa od kawy.

INDIE HOLENDERSKIE. Kontyngentowanie importu piwa zostało przedłużone na okres od 13 X 36 do 12 X 37. Ilość dopuszczona w okresie tym do przywozu wynosi 3,68 miliona litrów.

Zamierzone jest wprowadzenie ceł wywozowych dla produktów indo-holenderskich, z wyjątkiem m. in. skór, gałki muszkatułowej, pieprzu białego, ryżu łuszczonego, smoły, drzewa, kaszy, olejków eterycznych, cukru, tytoniu jawajskiego, bambusu, trzciny, czystego złota i srebra.

JAPONIA. Z dn. 1 IV 37 przeprowadzona ma być rewizja stawek taryfy celnej w kierunku ich znacznego podwyższenia pod kątem ochrony krajowego przemysłu oraz wzmożenia dochodów skarbowych. Zwłaszcza podwyższone mają być stawki celne od artykułów luksusowych.

KANADA. Ogłoszona została lista wyrobów hutniczych gorąco walcowanych żelaznych i stalowych (teówki i kątowniki), których produkcja rozwinęła się w Kanadzie i które dzięki temu korzystać będą z pełnej ochrony celnej.

MEKSYK. Z dn. 1 IX 36 nastąpiła zmiana art. 131 i 172 ustawy celnej w sprawie wystawiania faktur handlowych.

Cło importowe na żelazo i stal zostało obniżone z 9 na 6 pesów od 100 kg brutto.

NICARAGUA. Z dn. 15 X 36 zostały zmienione podstawy gospodarki dewizowej. Dotychczasowy przepis o konieczności odstępowania 100% dewiz pochodzących z eksportu po kursie oficjalnym został zniesiony, natomiast 70% wpływów z eksportu produktów krajowych mogą eksporterzy odstępować firmom importowym na regulowanie ich należności po kursie wolnym. Pozostałe 30% należy odstępować Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym (110 cord. = 100 dol. U. S. A.). Z wpływów tych będą regulowane należności importowe powstałe do 15 X 36 oraz zobowiązania finansowe rządu.

NIEMCY. W dn. 6 XI 36 został ogłoszony zakaz przywozu nasion i szyszek z drzew iglastych.

Stosowanie kl. n. u. dla towarów niemieckich zostało przedłużone do 1 XII 1936 r.

RUMUNIA. Z dn. 9 bm. uległa zmianie ewaluacja celna obsadek drewnianych do piór oraz różnego rodzaju szpilek, agrafek, haftek, zapinek i t. p. do odzieży i do włosów.

SYRIA-LIBAN. Z dn. 27 X 36 podwyższone zostały wszystkie stawki specyficzne o 15 proc. Cłom specyficznym podlegają przede wszystkim środki spożywcze, artykuły kolonialne, materiały budowlane.

Według orzeczenia Komisarza Gen. z dn. 27 X 36

zwolniony został od ceł importowych przywóz do Syrii i Libanu niektórych maszyn rolniczych.

SZWAJCARIA. Z dn. 10 XI 36 postanowiła Rada Związkowa wprowadzić podwyżkę ceł wywozowych dla starego żelaza i odpadków (2 fr. szw. od 100 kg), odpadków włókienniczych (z 30 na 150 fr. szw.), następnie makulatury, odpadków ołowianych, odpadków aluminium i siarczanu miedzi. Cło wywozowe na nikiel zostało zniesione.

Rozporządzenie z dn. 1 listopada br. ustaliło, że pozwolenie na przywóz cukru, słodu i olejów smarzonych udzielane będą nadal nie tylko firmom dotychczas uprawnionym do importu, ale wszelkim firmom z danej branży w granicach kontyngentów przyznanych poszczególnym krajom. Nowe zarządzenie umożliwia przenoszenie pozwoleń importu z jednej firmy na drugą.

UNIA POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKA. Wosk wwożony dla celów produkcji środków do czyszczenia zwolniony został od cła.

WIELKA BRYTANIA. Wniesiony został projekt podwyższenia cła na blachę i płyty cynkowe.

WŁOCHY. Z dn. 2 XI 36 weszły w życie obniżone ponownie stawki celne na pszenicę, kukurydzę, mąkę pszenną i kukurydzianą, grysik, ciasto z mąki pszennej, chleb i suchary. Zarządzenie celne ma na celu przeciwdziałanie zwyżce cen.

Jednocześnie ustalone zostały zasady taryfikacji i zwolnienia od cła olejów mineralnych oraz ich odpadków z destylacji.

Faszystowski Instytut dla Wymiany z Zagranicą ogłosił, że prywatne transakcje kompensacyjne są dozwolone tylko w wymianie z krajami, z którymi w układach rozrachunkowych znajduje się odpowiednie postanowienie, a więc wobec: Polski, Austrii, Bułgarii, Czechosłowacji, Estonii, Danii, Finlandii, Francji, Niemiec, Grecji, Irlandii, Jugosławii, Litwy, Norwegii, Szwecji, Szwajcarii, Turcji i Węgier. Kompensaty takie odbywają się w ramach kontyngentów dodatkowych, przy czym rozrachowywane są w obrocie clearingowym. Poza tym dozwolone są w obrotach z krajami, z którymi obrót odbywać się może tylko w ramach transakcyj kompensacyjnych, a więc z Angolą, Boliwią, Chile, Costa Ricą, Ekwadorem, Hondurasem, Iranem, Mozambikiem, Nicaraguą i Paragwajem.

Narodowy Instytut dla Wymiany z Zagranicą upoważnił banki dewizowe do przydziału dewiz do wysokości 2.000 lirów z rozporządzalnych kwot. Przydziały dewiz nie mogą następować w stosunku do Belgii, Danii, Półn. Irlandii, Luksemburga, Holandii, Portugalii i Hiszpanii, ponieważ z krajami tymi nie ma układów, regulujących wymianę towarową.

Ustawa-dekret z dn. 15 ub. m. znosi cło 15% na monety srebrne, posiadające kurs legalny.

Ustanowiony został kontyngent na bezcłowy wwóz 40.000 t. surowego azotanu sodowego.

Ustawa-dekret z 15 ub. m. zezwala na tymczasowy (uszlachetniający) wwóz naczyń szklanych dla konserw pomidorowych, fornierów, ołowiu, koksu, szmerglu, cynku, tlenku, antymonu, korundu, karborundu i trójchlorku fosforu.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Istnieją możliwości zbytu wodomierzy i gazomierzy na rynkach, greckim i bułgarskim. P/26543/95/Ro.

Firma amerykańska interesuje się importem z Polski naczyń emaliowanych. P/28371/44/Ro.

Na eksport do Peru poszukuje firma tamtejsza skór jagnięcych na rękawiczki glansowane. P/28663/58/M.

Firma chińska poszukuje skór zamszowych do czyszczenia samochodów na dostawy dla garaży miejscowych. P/29227/58/M.

Firma w Bejrucie nawiąże kontakt z eksporterami: art. szklanych, włókienniczych, branży drzewnej, różnych konserw i rękawiczek skórzanych. E/28927/4E/KL.

Firma syryjska interesuje się importem tkanin ubraniowych, stożków wełnianych i rękawiczek skórzanych. E/28327/2/4E.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy podatkowe

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1937.

Na podstawie art. 39 ustawy o państwowym podatku przem. (Dz. U. R. P. z r. 1936, Nr 46 poz. 339) Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 27 listopada br. L. D. V 44 684/436 zarządziło ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych na rok 1937. Najgłówniejsze ustępy wspomnianego okólnika poniżej podajemy, odsyłając zainteresowanych pełnym tekstem do Dziennika Urzędowego Ministerstwa Skarbu Nr 32, poz. 978.

I. Z urzędu (bez obowiązku składania indywidualnych podań) zezwala się na prowadzenie:

1. na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego kategorii pierwszej przedsiębiorstw handlowych:

a) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A. rozdział VII kategoria pierwsza taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23 ustawy o państwowym podatku przemysłowym, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 300.000,— złotych.

2. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii drugiej przedsiębiorstw handlowych:

a) hurtowni wyrobów monopolu spirytusowego, tytoniowego i solnego, utrzymujących oddziały (filie);

b) przedsiębiorstw kinematograficznych, wymienionych w cz. II lit. A. rozdział XVI kategoria pierwsza taryfy, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przkracza w stosunku całorocznym kwoty 100.000,— złotych;

c) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria pierwsza taryfy, o ile zatrudniać będą najwyżej do 25 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny, w tych zakładach pracujących.

5. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii trzeciej przedsiębiorstw handlowych:

a) przedsiębiorstw handlu towarowego, wymienionych w cz. II lit. A rozdział I kategoria druga taryfy, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 50.000 złotych:

b) przedsiębiorstw handlu towarowego, wprowadzających w ciągu 1937 roku sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom oraz nowopowstających w 1937 roku, które prowadzić będą, między innymi, również sprzedaż wyrobów monopolu spirytusowego bez wyszynku wyłącznie konsumentom;

c) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, o ile wysokość ustalonych na rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 25.000,— złotych;

d) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, o ile zakłady te bez wyszynku trunków zatrudniać będą najwyżej do 12 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny w tych zakładach pracujących;

e) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w cz. II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, o ile przedsiębiorstwa te prowadzą sprzedaż następujących trunków pochodzenia krajowego: piwa, miodu, moszczu i wina owocowego oraz o ile zatrudniają od 4 do 12 osób, licząc w tym właściciela i członków jego rodziny, zatrudnionych w tych przedsiębiorstwach.

i) księgarni, wymienionych w cz. II lit. A rozdział XII, kategoria druga taryfy, o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 50.000 złotych.

6. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii czwartej przedsiębiorstw handlowych:

a) przedsiębiorstw, wymienionych w części II lit. A taryfy, rozdziały:

I kategoria trzecia (handel towarowy),
VIII (sale bilardowe),
X kategoria trzecia (hotele, pokoje umeblowane, zajazdy i gospody),
XI kategoria trzecia (pensjonaty i pokoje umeblowane ze stołowaniem),
XII kategoria trzecia (księgarnie),
XIII kategoria trzecia (zakłady lecznicze),
XVI kategoria trzecia (przedsiębiorstwa kinematograficzne),
XVII kategoria trzecia (przedsiębiorstwa teatralne (cyrki, ogródki i sale ze scenami),
XIX (wrotniska i ślizgawki),
XXI kategoria trzecia (wydawnictwa utworów drukowanych),

o ile wysokość ustalonych za rok 1935 obrotów nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 15.000 złotych.

8. na podstawie jednego świadectwa przemysłowego, nabytego dla księgarni:

a) księgarni wraz z uboczną sprzedażą materiałów piśmiennych, o ile łączny obrót tych przedsiębiorstw za rok 1935 nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 50.000,— złotych, i

b) wypożyczalni książek, mieszczących się w jednym lokalu z księgarnią i należących do tego samego właściciela; do osób zatrudnionych w księgarni należy w tym wypadku zaliczać również osoby zatrudnione w wypożyczalni, a za obrót, stanowiący podstawę do ulg przy nabywaniu świadectw przemysłowych, przyjmować obrót łączny z księgarni i z wypożyczalni.

10. na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii obowiązującej w okresie od dn. 1 stycznia 1936 r. do dnia 30 czerwca 1936 r. z ważnością na cały rok 1937 przy zastosowaniu ulg z okólników z dnia 21 listopada 1935 r. L. D. V. 31634/4/35 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 33, poz. 752 (cena 0,75 zł) i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 6, poz. 196 (cena 0,75 zł):

przedsiębiorstw przemysłowych, wymienionych w cz .II. lit. C rozdziały XVIII i XIX taryfy, o ile przedsiębiorstwa te mają prawo do ulg udzielonych okólnikiem z dnia 25 czerwca 1936 r. L. D. V. 40074/4/36 w związku z akcją zwalczania bezrobocia (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 17, poz. 546 (cena 0,75 zł) i zatrudniać będą co najmniej w I kwartale 1937 r. ilość robotników przekraczającą najwyższą normę zatrudnienia w okresie I półrocza 1936 r., przewidzianą w okólnikach z dnia 21 listopada

1935 r. L. D. V. 31634/4/35 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 33, poz. 752 i z dnia 28 lutego 1936 r. L. D. V. 37101/4/36 (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 6 poz. 196).

13. na podstawie świadectwa przemysłowego czwartej kategorii przedsiębiorstw przemysłowych:

przedsiębiorstw wykonywania filmów dla kinematografów, wymienionych w cz. II lit. C rozdział XVII taryfy;

II. Na skutek indywidualnych podań płatników upoważnia się:

1. Izby skarbowe (Urząd Wojewódzki Śląski) do zezwalania:

a) na prowadzenie przedsiębiorstw wymienionych w części II lit. A rozdziały: I, VII, X, XI, XII, XIV, XVI, XVII i XXI taryfy na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii trzeciej lub półrocznego (za cenę półrocznego) kategorii drugiej zamiast ustawowo przewidzianej kategorii drugiej w przypadkach nie podpadających pod ulgi lub nie objętych ulgami w części przedsiębiorstwa w latach 1936 lub 1937;

b) na prowadzenie przedsiębiorstw ekspedycyjnych i przewozowych — na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii trzeciej przedsiębiorstw handlowych, o ile wysokość obrotów ustalonych za rok 1935, względnie obrotów osiąganych w 1936 roku lub spodziewanych w 1937 roku w przedsiębiorstwach nowopowstałych, nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 10.000,— złotych;

c) na prowadzenie przedsiębiorstw ekspedycyjnych i przewozowych — na podstawie półrocznego (za cenę półrocznego) świadectwa przemysłowego kategorii drugiej przedsiębiorstw handlowych, o ile wysokość obrotów ustalonych za rok 1935, względnie obrotów osiąganych w 1936 roku lub spodziewanych w 1937 roku w przedsiębiorstwach nowo powstałych, nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 20.000.— złotych;

d) na prowadzenie nowopowstałych (uruchomionych w latach 1936 lub 1937) przedsiębiorstw gastronomicznych, wymienionych w części II lit. A rozdział VII kategoria druga taryfy, na podstawie świadectwa przemysłowego kategorii czwartej, o ile wysokość obrotów osiąganych w 1936 roku lub spodziewanych w 1937 roku nie przekracza w stosunku całorocznym kwoty 5.000 złotych.

Uwagi do okólnika.

1. Za obrót, stanowiący podstawę do korzystania z ulg przy nabywaniu świadectwa przemysłowego na rok 1937, uważa się:

a) w przedsiębiorstwach opłacających podatek przemysłowy od obrotu w formie ryczałtu (rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 10 lutego 1936 r. Dz. U. R. P. Nr 10, poz. 98)

według grupy	1	sumę	zł	1.300
,, ,,	2	,,	,,	2.000
,, ,,	3	,,	,,	2.600
,, ,,	4	,,	,,	3.200
,, ,,	5	,,	,,	4.000
,, ,,	6	,,	,,	5.000
,, ,,	7	,,	,,	6.000
,, ,,	8	,,	,,	7.000
,, ,,	9	,,	,,	8.000
,, ,,	10	,,	,,	9.000
,, ,,	11	,,	,,	10.000
,, ,,	12	,,	,,	12.000
,, ,,	13	,,	,,	14.000
,, ,,	14	,,	,,	16.000
,, ,,	15	,,	,,	18.000
,, ,,	16	,,	,,	20.000
,, ,,	17	,,	,,	23.000
,, ,,	18	,,	,,	26.000
,, ,,	19	,,	,,	29.000
,, ,,	20	,,	,,	32.000
,, ,,	21	,,	,,	35.000
,, ,,	22	,,	,,	38.000
,, ,,	23	,,	,,	41.000
,, ,,	24	,,	,,	44.000
,, ,,	25	,,	,,	47.000
,, ,,	26	,,	,,	50.000

b) w innych przedsiębiorstwach, o ile przedmiotem ich handlu są artykuły, podlegające podatkowi scalonemu — ogólny przychód brutto za rok 1935, osiągnięty ze sprzedaży artykułów, podlegających jak również i nie podlegających podatkowi scalonemu; w przedsiębiorstwach, prowadzących sprzedaż wyrobów państwowego monopolu tytoniowego i spirytusowego oraz w hurtowniach wyrobów monopolu solnego, jako obrót osiągnięty ze sprzedaży tych wyrobów przyjmuje się sumę stanowiącą różnicę między ceną pobieraną przez państwowy monopol a wyznaczoną przez tenże monopol ceną sprzedażną.

7. Ulgi przy nabywaniu świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw wykonywanych w 1937 roku sezonowo mogą być udzielane jedynie na skutek indywidualnych podań płatników (część II okólnika).

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY MORSKIE W LISTOPADZIE.

Połowy listopadowe dały według danych Morskiego Urzędu Rybackiego 2 281.320 kg ryb morskich wartości 835.384 zł. w tym 1.070.200 kg. wartości 535.100 zł przypada na połowy północnomorskie śledzi, 4.100 kg wartości 820 zł na połowy bornholmskie, 1.207.020 kg wartości 299.464 zł na połowy przybrzeżne. O ile po-

łowy dalekomorskie śledziowe wypadły pomyślnie (10.702 kanties, to znaczy beczek morskich), to połowy bornholmskie dały wyniki 4 razy słabsze niż w zeszłorocznym listopadzie.

Połowy przybrzeżne można uważać za pomyślne, mimo że są ilościowo o 47 tys. kg słabsze niż w listopadzie ub. roku. Nie zawiodły szproty, których złowiono 1.022.000 kg, co prawda o 97 tys. mniej niż w listopadzie ub. roku, ale wyrównane to zostało pomyślniejszymi o wiele połowami płastug, łososi i mielnic, oraz dorszy, a tylko połowy węgorzy i słodkowodnych były słabsze. Ceny uzyskiwane przy sprzedaży były na ogół wyższe niż w listopadzie ub. roku, i to na szproty o 15 proc., na śledziki, których złowiono o 30 procent mniej niż w ub. roku — o tyleż procent wyższe ceny, na łososie — o 30 procent, otrzymując przeciętnie 6 zł za kg, sieję o 60 procent, na szczupaki i okonie 15 procent, lecz na węgorze i na płotki niższe od zeszłorocznych średnie ceny. W rezultacie całe połowy miały wartość o 35 tys. złotych wyższą od zeszłorocznych listopadowych połowów.

Pamiętać należy, że zeszłoroczny listopad dał niespodziewanie duże połowy szprotów, rozpoczynając wczesny sezon zimowych połowów tej ryby i dorównanie niemal całkowite tym wczesnym zeszłorocznym połowom w listopadzie bieżącego roku jest zapowiedzią *pomyślnych połowów.* Konsumpcja szprota wędzonego niewątpliwie się rozwija i jeśli tylko tegoroczny sezon nie da znacznego spadku połowów, ani ich znacznej zwyżki, na co na razie się nie zapowiada, to będziemy mieli lepiej wyrównane ceny, aniżeli podczas sezonów poprzednich, co pozwoli na normalniejszą pracę tak rybaków, jak i wędzarń wybrzeża.

Podział połowów przybrzeżnych na poszczególne gatunki ryb przedstawiał się następująco: ilość podana w kg, wartość w nawiasie w grosz. za kg: szproty 1.022.000 (23), łososie 1.130 (600), mielnice 3.770 (180), troć 270 (400), płastugi: stornia 27.090 (40), zimnica 410 (30), gładzica 50 (40), skarp 860 (60), śledziki 21.600 (40), węgorze 630 (140) wątłusze, dorsze 129.990 (20), sieja 540 (160), szczupaki 1.260 (160), okonie 400 (60), płocie 50 (30), certy 1.070 (40). Ilość sztuk: łososie 132, troć 98, mielnic 7.752, sieja 781.

Z poszczególnych miejscowości na pierwszym miejscu znajduje się Hel z 550.150 kg o wartości 136.106 zł (stanowi to jednak spadek w porównaniu z rokiem ubiegłym o 300.000 kg). Na drugim miejscu idą miejscowości półwyspu od Jastarni do W. Wsi: 299.390 kg, 71.091 zł (wzrost prawie o 100 procent). Dopiero na trzecim miejscu znajduje się Gdynia: 229.330 kg o wartości 56.298 zł tj. mniejsze o 62.000 kg połowy od roku ubiegłego w listopadzie. Dalsze miejsce zajmują miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do Karwi: 85.850 kg — 18.389 zł, czyli dwukrotny wzrost dzięki zwiększonym połowom dorszy. Czterokrotne zwiększenie wykazują miejscowości nad Zatoką: od Pucka do Obłuża: 42.300 kg — 17.580 zł.

Podział zbytu połowów przybrzeżnych, gdzie szproty stanowią 84% ogólnej ilości, wykazuje znaczenie przemysłu wędzarnianego na wybrzeżu, który odebrał: 1.010.180 kg ryb o wartości 237.182 zł. Do Gdańska sprzedano 10.130 kg o wartości 5.734 zł (listopad 1935: 4.420 kg wartości 1.632 zł), a w stanie świeżym na rynku miejscowym resztę tj. 190.810 kg — 57.368 zł.

Wzrost wywozu tłumaczy się większymi połowami łososi i mielnic, wywożonych do Gdańska.

Wobec dokonanej dalszej rozbudowy wędzarń na wybrzeżu złowione szproty nie mogły pokryć zapotrzebowania, a wędzarnie uzupełniały swą pracę zwiększoną przeróbką śledzi importowanych.

KRONIKA.

WAHANIA CEN IMPORTOWANYCH Z ANGLII ŚWIEŻYCH ŚLEDZI.

Świeże śledzie w lodzie należą do najtańszego surowca rybnego importowanego z zagranicy dla potrzeb przemysłu rybnego. Gdy nie ma szprotów, jest to jedyny sposób zatrudnienia placówek przetwórczych. Nie jest więc rzeczą obojętną, w jaki sposób rozwija się import świeżych śledzi.

Kończący się sezon śledzi świeżych sprowadzanych z Anglii nasuwa szereg myśli i uwag, które należy rozpatrzyć w przededniu sezonu norweskiego. Należy podkreślić, że w stosunku do lat poprzednich przywóz śledzi świeżych z Anglii powiększył się znacznie, nie osiągając jednak swych możliwości, wobec zamieszania wytworzonego przez importerów.

Tak, jak w połowach szprotowych, tak i przy importowanych świeżych śledziach o zwiększeniu możliwości sprzedaży decyduje cena, która musi być utrzymywana na stałym poziomie. Wówczas poszczególne placówki przemysłu rybnego mogą mieć pewną kalkulację, a sprzedawcy wędzonych, smażonych, czy marynowanych śledzi mogą liczyć na swoich stałych odbiorców. Ludność przyzwyczaja się do artykułu, który dostaje po nie zmieniających się cenach. Jeśli tą prostą prawdę zrozumiano i przyjęto przy gospodarce szprotowej, to niestosowanie jej do śledzi świeżych importowanych naraziło przemysł na brak zarobku i na zupełne zamieszanie przy końcu sezonu. I tak jak nie można uważać za zdrowy objaw istnienie monopolu i wygórowanych cen przy imporcie świeżych śledzi, tak znowu nie jest dobrodziejstwem konkurencja między importerami, prowadząca do bezplanowego zarzucania rynku towarem po coraz to innej cenie. Tym bardziej jest to niebezpiecznym tak dla importerów, jak i dla przemysłu rybnego, gdy jedna z firm importu otrzymując towar w komis, uprawia zabawę na koszt eksportera angielskiego. Dla takiej firmy kalkulacja jest niepotrzebną, a jedyną bronią przed taką firmą to niedawanie jej pozwoleń przywozu. Tak więc miniony sezon udowodnił, że monopol i wygórowane ceny dadzą się usunąć przez utworzenie firm konkurencyjnych, a zmieniające się ceny i bezplanowy przywóz niszczą wszystkie korzyści, jakie mogła dać zniżka cen, będąca wynikiem działania firm importujących śledzie świeże w lodzie.

(Komunikat Portu Rybackiego).

WYDAWNICTWA

GOSPODARCZA SŁUŻBA INFORMACYJNA.

W końcu października br. Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie rozpoczęła wydawanie biuletynu p. n. Gospodarcza Służba Informacyjna. Wydawnictwo to ma na celu zapełnienie istniejących luk w obsłudze informacyjnej kierowników warsztatów pracy i zrzeszeń gospodarczych co do wszelkich przepisów, dotyczących obrotów handlowych z zagranicą (reglamentacji przywozu, handlu kompensacyjnego, transakcyj wiązanych, eksportu, ceł i procedury celnej), handlu wewnętrznego i administracji przemysłowej, podatków, ubezpieczeń społecznych i ochrony pracy, jak również zmian w taryfach kolejowych, frachtach morskich i opłatach ekspedycyjnych.

Poza ustawami i rozporządzeniami publikowanymi w Dzienniku Ustaw i Monitorze Polskim, a komentowanymi w poważnych czasopismach fachowych istnieje znaczna ilość nowych instrukcyj, okólników, wskazówek i orzeczeń władz, które najczęściej uchodzą uwagi zainteresowanych, nawet prenumerujących dzienniki urzędowe ministerstw. Niektóre resorty dzienników takich w ogóle nie wydają i okólniki ich, nawet jeśli posiadają znaczenie dla sfer gospodarczych — w praktyce nie dochodzą do wiadomości tych sfer. Ten stan rzeczy stanowi dla warsztatów pracy źródło poważnych trudności, powodując niejednokrotnie wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom z powodu ich nieznajomości, a następnie — dotkliwe nieraz konsekwencje popełnionych błędów.

Zadaniem Gospodarczej Służby Informacyjnej, powołanej do życia przez Izbę P. H. w Warszawie, jest sprawne i szybkie zbieranie u źródeł wszystkich, nadających się do rozpowszechniania informacyj o przepisach, interesujących sfery gospodarcze, a następnie podawanie ich bezpośrednio (dwa razy na tydzień) w formie fachowo, lecz przystępnie opracowanych streszczeń — czytelnikom biuletynu.

Zakres przedmiotu i poziom biuletynów G. S. I., przeznaczonych dla ogółu sfer gospodarczych, winien przy tym odpowiadać różnorodnym zainteresowaniom i potrzebom większych, średnich i małych przedsiębiorstw poszczególnych branż przemysłu, handlu i usług.

Prenumerata roczna biuletynu wynosi zł 30,—, półroczna zł 25, miesięczna zł 3. Adres wydawnictwa: Izba Przemysłowo-Handlowa w Warszawie, Wiejska 10. Konto w P. K. O. nr 18 750

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN* CAPELLA*	7. 12. 14. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska. S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	9. 12. 16. 12.
--		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri** **2) Turku, Helsinki, Viipuri** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	PITEA ALWIRA RUSS l. s. ok.	11. 12. 18. 12
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN* CAPELLA*	7. 12. 14 12.	**Tallinn** *(Żegluga Polska. S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	9. 12. 16. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA JÄRVAMAA	12. 12. 24. 12.
MAGNUS SKJOLD	13. 12. 27. 12.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	MAGNUS SKJOLD	14. 12. 28. 12.
		ŁOTWA		
MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.
MAGNUS SKJOLD	13. 12. 27. 12.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	MAGNUS SKJOLD	14. 12. 28. 12.
PIONIER I	21. 12.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	10. 12. 24. 12.
		LITWA		
PIONIER I	21 12.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	10. 12. 24. 12.
MARIEHOLM*	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	11. 12.
MAGNUS SKJOLD	13. 12 27. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS SKJOLD	14. 12 28. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
URD	14. 12. 28. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	16. 12. 30. 12.
		Stockholm — Kalmar		
MARIEHOLM*	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	MARIEHOLM*	11. 12.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
IWAN	7. 12. 21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	7. 12. 21. 12.
BLENDA	14. 12. 28. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	16. 12. 30. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
EGON* LIBAU	14. 12. 21. 12.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON* LIBAU	14. 12. 21. 12.
		NIEMCY		
		Hamburg		
KÄTE TCZEW ALBERT	12. 12. 15. 12. 19. 12.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	KÄTE TCZEW ALBERT	12. 12. 15. 12. 19. 12.
		Bremen		
MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	MINOS* l. s. LEANDER* l. s.	14. 12. 21. 12.
		DANIA		
		Kopenhaga		
SLEIPNER	9. 12. 16. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	10. 12. 17. 12.
		Kopenhaga		
unieruchomiona		*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
		Odense — Aarhus		
ERNA	9. 12. 23. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	9. 12. 23. 12.
		NORWEGIA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
BATAVIA BORGILA	14. 12. 21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BATAVIA BORGILA	14. 12. 21. 12.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
URSA	21. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	JAEDEREN URSA	12. 12. 28. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe) co 2 tygodnie		
LECH*	13. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	10. 12.
BALTROVER*	20. 12.	co 2 tygodnie	LECH*	17. 12.
		Hull		
LUBLIN*	13. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	10. 12.
LWÓW*	20. 12.	co tydzień	LUBLIN*	17. 12.
		Manchester/Liverpool		
KNUD	11. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	KNUD	11. 12.
HINDSHOLM	16. 12.	co 1—2 tygodnie	HINDSHOLM	16. 12.
MINORCA	11. 12.	**Leith/Grangemouth**		
HELDER	18. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	MINORCA	12. 12.
		co tydzień	HELDER	19. 12.
		Bristol i Cardiff		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU	ok. 22. 12.	co miesiąc	LINDENAU	ok. 22. 12.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
IRENE	9. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	IRENE	9. 12.
STATEK	16. 12.	co tydzień	STATEK	16. 12.
		Rotterdam		
PUCK	15. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	PUCK	16. 12.
CHORZÓW	22. 12.	co tydzień	CHORZÓW	23. 12.
NEPTUN	10. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	NEPTUN	10. 12.
OREST l. s.	17. 12.	1—2 razy w tygodniu	OREST l. s.	17. 12.
LEDA l. s.	19. 12.		LEDA l. s.	19. 12.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUTT	13. 12.	co 10—11 dni	BUTT	14. 12.
WIBORG	19/21. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	WALBORG	15. 12
		co 16/18 dni	WIBORG	19/21. 12.
		BELGIA		
		Antwerpia		
ŚLĄSK*	15. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	ŚLĄSK*	16. 12.
HEL	22. 12.	co tydzień	HEL	23. 12.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUTT	13. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	14. 12.
—		*(Rummel & Burton)*		
		co 3 tygodnie		
KODUMAA	9. 12.	**Antwerpia**		
JÄRVAMAA	23. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
WARSZAWA	15. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	WARSZAWA*	18. 12.
	29. 12.	co 2 tygodnie		1. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
MAGNUS SKJOLD	12. 12. 26. 12.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	MAGNUS SKJOLD	15. 12. 27. 12.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
AUG. SCHULTZE LISBOA	11. 12. 24. 12.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE LISBOA	11. 12. 24. 12.
—		**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA NEREIDA druga połowa stycznia	ok. 16. 12.	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	EUDORA NEREIDA druga połowa stycznia	ok. 16. 12.
ALBANIA	12/14. 12.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	GALLIA	12/14. 12.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiac	—	
		PORTY LEWANTU		
ERLAND* TOURLIANI GUNBORG	9. 12. 11. 12. 21. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VIKINGLAND* VINGALAND* VASALAND*	9. 12. 6/7. 1. 30/31. 1.
—		**Alexandria. Jaffa. Haifa. Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
LECHISTAN LEWANT	16. 12. 16. 1.	**Alexandria. Jaffa. Haifa. Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilączycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LECHISTAN* LEWANT*	ok. 18/19. 12. 19/21. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	8. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	PIŁSUDSKI*	12. 12.
BATORY*	22. 12.	co 2—4 tygodnie	BATORY*	5. 1.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)	SCANSTATES*	9. 12
CLIFFWOOD*	12. 12.	*(American Scantic Line)*	SCANMAIL*	15. 12.
SCANYORK*	19. 12.	co tydzień	CLIFFWOOD*	22. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa. S-ta Cruz de la Palma		
AUG. SCHULTZE	11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	AUG. SCHULTZE	11. 12.
LISBOA	24. 12.	co 2 tygodnie	LISBOA	24. 12.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
KR. MARGARETA	20. 12.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)* co 3 tygodnie	KR. MARGARETA	30. 12/2. 1.
HERAKLES	15. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	BORE VIII	18. 12.
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	*(Rothert & Kilaczycki)*	KOŚCIUSZKO*	19. 12.
PUŁASKI*	11. 1.	co 6 tygodni	STATEK	połowa grudnia
			PUŁASKI*	19. 1.
		Cape Town, Algoa Bay, East London. Lorenco Marques		
KAAPAREN	30. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	KAAPAREN	30. 12.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	TEUCER	12. 12.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	CYCLOPS	9. 1.
—		co 3 tygodnie	STATEK	6. 2.
		Port Said — Karachi — Bombay. Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	FORMOSA	18. 12.
		PORTY GULFU **Houston. Galveston. New Orleans**		
TITANIA	17. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TROLLEHOLM	ok. 19. 12.
TAURUS	19. 12.	co 3—10 dni na wejściu	TOPEKA	18. 1.
VASAHOLM	29. 12.	co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
CITY OF JOLIET	15. 12.	*Southern States Line*	CITY OF JOLIET	15. 12.
CRIPPLE CREEK	30. 12.	co 2—4 tygodnie	CRIPPLE CREEK	30. 12.
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	P. N. DAMM	15/17. 12
		Linia Meksykańska Towarzystwa		
—		*Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe*	ALSSUND	ok. 28. 1.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek, kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

10 grudnia:

s/s NEPTUN lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s MARION TRABER po węgiel, MEW.
s/s KNUT ze złomem. PAM.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool i Swansea dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s AUGUST SCHULTZE lin. z portów Portugalii i Marokka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s TOURLIANI lin. dodatk. z portów Lewantu, tylko dla wyładunku, Polska—Lewant.
s/s MINORCA lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka, dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s PITEA lin. po ładunek do południowej Finlandii, Lenczat.
s/s SIXTEN po węgiel, PAM.
s/s IRENE MARIA po wyładowaniu rudy, po węgiel, Lenczat.

12 grudnia

s/s KOŚCIUSZKO lin. z Ameryki Południowej z pasażerami i towarami. Gdynia Amer. L. Ż.
s/s GALLIA lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s ALBANIA lin. z ładunkiem z portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s CLIFFWOOD lin. z N. Jorku, tylko dla wyładowania, American Scantic Line.
s/s JAEDEREN lin. po ładunek do portów zachodnio-norweskich, Bergenske.
s/s KÄTE lin. lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s FREDENSBORG po drzewo, PAM.

13 grudnia:

s/s MAGNUS lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania,
s/s CILTVAIRA po węgiel. Bergenske.
Polbrit.
s/s BUTT lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

14 grudnia:

s/s HERAKLES lin. z Ameryki Południowej tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania. Wolff.
s/s URD lin. z portów wschodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
m/s BATAVIA lin. z portów wschodnio-norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s EGON lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s BLENDA lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s LISTER po węgiel, Bergenske.

15 grudnia:

s/s SCANMAIL lin. po ładunek do N. Jorku i Filadelfii, American Scantic Line.
s/s P. N. DAMM lin. po ładunek do Houston. Galveston, N. Orleans, PAM.
s/s CITY OF JOLIET lin. z Houston, Galveston. N. Orleans dla wy- i załadowania, PAM.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull. Polbrit.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wy- i załadowania, oraz przyjęcia emigrantów, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

16 grudnia:

s/s HINDSHOLM lin. z Manchester/Liverpool i Swansea dla wy- i załadowania, Reinhold.
m/s LECHISTAN lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s ARIADNE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania. Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold
s/s EUDORA lin. z portów adriatyckich. tyreńskich i sycylijskich Italii. dla wy- i załadowania. Rummel & Burton.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s POZNAŃ z kamieniami, PAM.

17 grudnia:

m/s TITANIA lin. z portów Gulfu tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s OREST lin z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.

18 grudnia:

s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio. Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s HELDER lin. po ładunek do Leith/Grangemouth. Reinhold.
s/s ALWINE RUSS lin. po ładunek do południowej Finlandii, Lenczat.
s/s ILSNIS po węgiel, Bergenske.

NIEUZASADNIONE CENY NA POMARAŃCZE PALESTYŃSKIE DLA POLSKI.

Jeszcze nie przeszedł w zapomnienie układ kompensacyjno-clearingowy z Bankiem Boavista w Rio de Janeiro, który zamiast korzyści, przyniósł gospodarstwu krajowemu znaczne straty (musieliśmy płacić wyższe ceny za kawę prawie o około 14% niż inne kraje), a obecnie mamy do zanotowania drugi podobny układ kompensacyjny, na którym Polska ma także dołożyć. Układem tym jest kompensata z Palestyną — komplety skrzynkowe za pomarańcze.

Od dwóch lat importowaliśmy pomarańcze palestyńskie w drodze tak zwanej kompensaty towarowej. Mianowicie eksporterzy pomarańcz palestyńskich, którzy zakupywali w Polsce komplety skrzynkowe otrzymali w zamian za to prawo importu pomarańcz do Polski w stosunku do ilości odebranych od nas kompletów skrzynkowych, a to dlatego, aby w ten sposób mogli sobie wyrównać straty, jakie „rzekomo" ponosili na imporcie kompletów skrzynkowych z Polski. Ceny za pomarańcze wysyłane do Polski były wyższe o 1,6 do 2 sh. na skrzynce niż dla innych krajów. Takie obciążenie importu nie było zbyt wygórowane i importerzy krajowi płacili wyższą tę cenę bez oporu. Palestyńscy importerzy skrzynek polskich zrozumieli lub też zostało im to podsunięte przez ich przedstawicieli w Polsce, że na transakcjach kompensacyjnych z Polską mogą dużo zarobić, o ile dobrze pokierują sprawą, i zabrali się zatem do dzieła.

Importerzy palestyńscy płacą w Polsce za komplety skrzynkowe w roku bieżącym 9,3 d. za jeden komplet i w żadnym innym kraju nie zakupiliby tak tanio tego towaru, jak u nas. Pomimo, że obecne ceny eksportowe na komplety z powodu zwyżki cen surowca wynoszą 15—16 d. za komplet, eksporterzy polscy wywiązują się z przyjętych na siebie zobowiązań i dostarczają nadal skrzynki po starej cenie, tak, że odbiorcy naszych skrzynek nie tylko, iż w roku bieżącym nie ponoszą na imporcie towaru z Polski żadnych strat, ale nawet na tym dobrze zarabiają. Mimo tego jednak, odbiorcy ci występując po stronie eksportu, zamiast utrzymania stosunku cen pomarańcz dla rynku polskiego na poziomie cen dla innych krajów, żądają za skrzynię pomarańcz od polskich importerów 13 do 14 sh. fob porty palestyńskie. Przy bezpośrednim zakupie pomarańcz w Palestynie poza kompensatą, importer polski może dostać pomarańcze już po cenie 7 wzgl. 8/- sh. za skrzynię. Po takiej cenie sprzedają eksporterzy palestyńscy pomarańcze do innych krajów. Z przytoczonych cyfr wynika, że eksporterzy pomarańcz palestyńskich podnieśli cenę dla rynku polskiego o około 80—85% w stosunku do innych krajów, czyli zaczęli wykorzystywać swoje monopolistyczne stanowisko importowe (przy kompesacie importer polski może tylko zakupić towar u eksportera palestyńskiego, który odbiera od nas komplety skrzynkowe). Stan ten nie powinien być w żaden sposób tolerowany. Konsument polski nie jest przecież tak bogaty, ażeby mógł płacić aż tak wygórowane ceny za pomarańcze palestyńskie.

Na płacenie haraczu dla agentów monopolistycznego importu Polska nie może sobie pozwolić. Skoro palestyńskie firmy eksportowe, którym przyznano kontyngent importu pomarańcz do Polski, wykorzystują sami lub też za pośrednictwem swoich agentów sytuację, należy dopuścić import pomarańcz z wolnej ręki, tj. zezwolić importerom polskim na zakup towaru bezpośrednio w Palestynie u innych eksporterów.

Twierdzenia obecnych eksporterów pomarańcz, że nie będą w przyszłości zakupywali kompletów skrzynkowych w Polsce nie należy brać na serio, gdyż z uwagi na niższe ceny naszych kompletów skrzynkowych niż w innych krajach, w ich własnym interesie będzie import kompletów z Polski. Znamy przecież dobrze importerów palestyńskich z tego, że gdy chodzi o cenę importowanego towaru i jego jakość, to zakupują go w tym kraju, gdzie jest on najtańszy i najlepszy.

Skoro eksporterzy palestyńscy, którzy uzyskali prawo importu pomarańcz do Polski nie zniżą ceny dla rynku polskiego do poziomu cen, po jakich sprzedają towar ten na inne rynki, miarodajne czynniki winny zezwolić odbiorcom polskim na zakup pomarańcz poza kompensatą. Leży to w interesie konsumenta oraz w interesie zmniejszenia wywozu dewiz za granicę.

Sądzimy, że miarodajne czynniki zajmą się jak najrychlej powyższą sprawą, a o ile okazałoby się, że odnośny haracz nałożyli eksporterzy na pomarańcze na skutek żądań swoich przedstawicieli w Polsce, to tych ostatnich nie tylko, że należałoby wykluczyć od przydziałów kontyngentowych w ogóle, ale także pociągnąć do odpowiedzialności za szkodliwą działalność dla gospodarstwa krajowego na podstawie przepisów dewizowych.

KRONIKA

ZAPASY CYTRYN W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 3 grudnia br., zapasy cytryn włoskich w Gdyni wynoszą około 16.000 skrzyń, czyli około 360 ton. Zapasy te powiększą się jeszcze po nadejściu nowych transportów, które są w drodze.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 27 listopada br. nadszedł do Gdyni s/s „Lewant" i wyładował ok. 157.000 kg owoców suszonych (figi, koryntki, sułtanki, orzechy). Tym samym statkiem nadeszło 350.000 kg cytryn włoskich dla importerów gdyńskich i z głębi kraju. Towar nadszedł częściowo w stanie dojrzałym, częściowo w zielonym.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 7 grudnia br. s/s „Britta" nadeszło do Gdyni około 15.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, w tym ca 30.000 kg mandarynek. Z powyższych ilości 6.200 skrzyń przeznaczonych jest dla Aukcyj Owocowych w Gdyni. Są to pierwsze transporty pomarańcz hiszpańskich dla Polski.

Następne transporty spodziewane są dnia 14 grudnia br. s/s „Jutta", którym oprócz pomarańcz mają nadejść także mandarynki i winogrona. s/s „Jutta" wyładuje dla Aukcyj Owocowych ca 15.000 skrzyń pomarańcz.

Pierwsze pomarańcze palestyńskie w mniejszych ilościach nadeszły do Gdyni dnia 9 grudnia br. s/s „Erland".

Spodziewany jest transport cytryn włoskich w ilości 10.000 skrzyń. Transport ten nadejdzie do Gdyni dnia 14 grudnia s/s „Albania".

NOWE TRANSPORTY HERBATY.

Ostatnim rejsem s/s Chorzów nadeszło z Rotterdamu 2.083 kg herbaty z Indii Holenderskich.

Dnia 3 grudnia s/s „Hebe" przywiózł z Amsterdamu 75 skrz. herbaty, z Indii Holenderskich, wagi około 4.430 kg.

Pod koniec listopada s/s „Marta Russ" przywiózł z Indii Brytyjskich dla Polski około 600 kg herbaty.

Dnia 7 grudnia s/s „Baltrover" przywiózł dla Gdyni około 1.650 kg herbaty z Indii Holenderskich.

KAWA BRAZYLIJSKA.

Statkiem Kościuszko płynie do Gdyni około 900 ton kawy brazylijskiej. Ogółem statek ten, który zawinie do Gdyni 12 bm. wiezie dla polskiego obszaru celnego 14.927 worków kawy. Z ilości tej jest przeznaczone dla importerów gdańskich 9.280 worków, a dla importerów polskich — 5.647 worków.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W okresie od 25 listopada br. do 5 grudnia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 4 przetargi, z których jeden został odwołany z powodu braku nabywców. Na wspomnianych przetargach wystawiono pomarańcze kalifornijskie, które w całości wycofano. Od dłuższego czasu kupcy nie wykazują zainteresowania tym artykułem. Cytryn włoskich sprzedano razem 1.337 skrzyń po niskiej cenie 26 do 29 zł za skrzynię. W dalszym ciągu tendencja na cytryny bardzo słaba. Jednym z dalszych artykułów były jabłka kanadyjskie, których sprzedano 100 beczek na 200 wystawionych. Uzyskano 70 i 75 groszy za 1 kg netto. Fig greckich sprzedano 200 worków po 1,30 zł za kg netto. Śliwki jugosłowiańskie suszone sprzedano w ilości 125 worków po 75 groszy za 1 kg loco Zebrzydowice i po 77 groszy loco Łódź. Następnie sprzedanych zostało 10 worków orzechów rumuńskich po 2,10 zł za 1 kg loco Śniatyn. Jedynym artykułem, który znalazł żywe zainteresowanie wśród kupców biorących udział w aukcjach były pomarańcze z Cypru. Towar bardzo dobry gatunkowo sprzedano w całości (200 skrzyń) uzyskując wysoką cenę 2,15 do 2,35 zł za 1 kg netto.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Aukcje owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 25 listopada br. aukcję wystawiając 1.923 skrzyń cytryn włoskich ex s/s „Sarmacja". Sprzedano 1.237 skrzyń w cenie 26,50—29,00 zł za 1 skrzynię. Na tej samej aukcji wystawiono 775 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, które w całości wycofano z powodu braku nabywców. Jako następną partię wystawiono 200 beczek jabłek kanadyjskich. Kupcy nabyli 100 beczek płacąc po 70 i 75 groszy za 1 kg. Ostatnią wystawioną do przetargu partią były figi greckie w ilości 200 worków a 24 kg. Figi sprzedano w całości po cenie 1,30 zł za 1 kg netto.

W przetargu wzięło udział 11 kupców, z których 6 dokonało transakcyj.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

w dniu 30 listopada br. wystawiając na aukcji cytryny włoskie, śliwki suszone jugosłowiańskie i orzechy rumuńskie sprzedały: 100 skrzyń cytryn po 27 zł za skrzynię przy bardzo słabym zainteresowaniu kupców. 125 worków śliwek suszonych po 75 groszy za 1 kg loco Zebrzydowice i 77 groszy loco Łódź. 10 worków orzechów rumuńskich po 2,10 zł za 1 kg loco Śniatyn.

Dnia 1 grudnia br. aukcja nie doszła do skutku z powodu braku nabywców.

Dnia 3 grudnia br. sprzedano w całości wystawione 200 skrz. pomarańcz cypryjskich. Towar był bardzo dobry gatunkowo i uzyskano za niego wysoką cenę 2.15 do 2,35 za 1 kg netto.

Pomarańcze z Cypru cieszyły się żywym zainteresowaniem, ponieważ odczuwa się obecnie na rynku brak towaru i prawdopodobnie mające nadejść partie pomarańcz hiszpańskich i włoskich nie zdążą wejść na rynek jeszcze przed świętami.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (5 XII 36)

Ostatnie obliczenia obrotów za miesiąc listopad wykazały, że obroty w tym miesiącu jako najruchliwszym miesiącu w se-

zonie przedgwiazdkowym, wynosiły zaledwie 50% obrotów zeszłorocznych. Obroty dokonane w listopadzie nie były większe jak w październiku. Tegoroczny sezon gwiazdkowy zawiódł importerów zupełnie. Ponieważ w grudniu kupcy krajowi czynią już bardzo małe zakupy, pozostanie u importerów bardzo dużo zapasów towarów gwiazdkowych. Z powodu braku większego zapotrzebowania, importerzy nie chcąc zatrzymać dużych zapasów starają się wyzbywać towar bez zarobku, a nawet niżej kosztów własnych, aby tylko nie narazić się na wielkie straty. Jedynym artykułem, którego cena zwyżkuje jest kawa brazylijska, ziarno kakaowe i masło kakaowe.

Kawa surowa.

Kawa brazylijska zwyżkowała na rynkach zakupu, jak już poprzednio donosiliśmy do 4 sh. na 50 kg. Ceny zakupu cost and freight C. & F.) wynoszą około 40 sh. za 50 kg. Narazie nie ma widoków, aby cena na rynku wewnętrznym zniżkowała, a to ze względu na koszty kompensaty. Koszty te zwiększyły się w ostatnich tygodniach z 42 do 75%. Popyt na kawy brazylijskie duży — podaż bardzo mała. Niektóre firmy importowe wyprzedały już swoje zapasy i czekają na nowe transporty. Ceny towaru oclonego zwyżkowały na poszczególne gatunki kawy brazylijskiej o 15—20 groszy na kg. Cena na gat. Victoria 7 waha się od 4,45 do 4,50 zł za kg.

Ceny na kawy niebieskie bez zmiany. Towaru tego dosyć.

Herbata.

Tendencja zniżkowa. Podaż większa, popyt słabszy niż w poprzednich okresach. Ceny ustabilizowały się na około 15,00—15,05 zł za kg. Odnosi się to tak do herbaty cejlońskiej jako też z Indii holenderskich i brytyjskich. Jedynie lepsze gatunki mają cenę trochę wyższą. Stabilizacja cen jest wynikiem zwiększonego dowozu herbaty w transakcjach wiązanych.

Korzenie.

O ile chodzi o pieprz — sytuacja na rynku krajowym bez zmiany. Zainteresowanie nadal bardzo słabe. Pociągnęło to za sobą zniżkę ceny o 15 do 20 gr na kg. Za pieprz czarny uzyskuje się obecnie 4,70 do 4,75 zł za 1 kg. Cynamon i ziele angielskie poszukiwane. Towaru tego nie ma jednak na rynku gdyńskim. W przyszłym tygodniu nadejdzie transport cynamonu z kompensaty chińskiej.

Owoce suszone.

Rynek normalny. Zapotrzebowanie umiarkowane pomimo okresu świątecznego, w którym powinno być wyjątkowo duże. Figi 1,40—1,45 zł za kg, rodzynki — 1,95 zł, koryntki — 1,35, sułtanki tureckie i greckie — 1,95—2,05 zł, sułtanki amerykańskie 2,30—2,40 zł. Orzechy włoskie — brak nawet reflektantów. Orzechy laskowe szpic około 3,50 zł za kg.

Masło i ziarno kakaowe.

Masło kakaowe na rynkach zakupu nadal zwyżkowało. Obecnie dostawcy żądają już hfl. 110,— za 100 kg. Towar oclony sprzedaje się po 4,55—4,60 za kg.

Ziarno kakaowe zwyżkowało na rynkach zakupu do 51—58 sh. za 50 kg (cena cif) zależnie od gatunku ziarna.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Włochy.

We Włoszech rozpoczął się obecnie sezon mandarynek. Ponieważ pierwsze partie, jakie ukazały się na rynku nie nadają się na eksport, w najbliższym czasie nie należy się spodziewać ładunków. Ogólne tegoroczne zbiory zapowiadają się lepiej niż w roku ubiegłym. Mniejsze są natomiast zbiory cytryn. Cena pomarańcz włoskich spadła na rynku wewnętrznym. Cena eksportowa jest wyższa z tendencją spokojną.

Żywszym zainteresowaniem cieszyły się w ostatnich dniach jabłka, mimo to jednak transakcyj dokonywano przy niższej cenie, niż w pierwszych dniach listopada br. Podobnym zainteresowaniem cieszą się winogrona, na które od dłuższego czasu nie notowano transakcyj.

Turcja.

Turcja notuje dalsze transakcje na sułtanki, których łącznie dokonano na 47.635 ton.

Ostatnie notowania cen:

za 100 kg cif porty kontynentu			cif porty angielskie
typ 7—13	Lt	17,75	sh 30,3
„ 8—14	„	18,75	„ 32,—
„ 9—15	„	20,—	„ 34,—
„ 10—16	„	24,5	„ 42,—
„ 11—17	„	26,5	„ 45.6

Eksport sułtanek z końcem listopada br. wyniósł 36.955 ton. Z tego do portów europejskich załadowano 27.600 ton, do portów angielskich 8.720 ton. do pozostałych portów 635 ton.

Od Redakcji Biuletynu

Pragnąc w nadchodzącym, szóstym, roku wydawnictwa Biuletynu uwzględnić uwagi czytelników co do treści poszczególnych działów Biuletynu oraz kierunku, w jakim działy te należałoby udoskonalić lub zmodyfikować, Redakcja Biuletynu pozwala sobie prosić o udzielenie odpowiedzi na niżej umieszczoną ankietę, zaznaczając, że odpowiedzi te mogą być bezimienne.

Otrzymany w drodze ankiety materiał zostanie opracowany, wysunięte zaś dezyderaty, w miarę możności, będą uwzględnione

Odpowiedzi na zapytania prosimy formułować możliwie zwięźle, na pytanie pod p. III prosimy dać odpowiedź przez podkreślenie odpowiedniego działu.

Do

Redakcji Biuletynu Izby Przemysłowo-Handlowej

w Gdyni

I. Czy czyta Pan Biuletyn, czy tylko przegląda lub odkłada nie czytając?

II. Czy egzemplarze Biuletynu są przez Pana kompletowane?

III. Jakie działy Biuletynu najbardziej Pana interesują?

Działy stałe:

1. artykuły wstępne,
2. wiadomości z Gdyni,
3. wiadomości morskie,
4. wiadomości celne, eksportowe i importowe
5. możliwości eksportowe,
6. przemysł i handel rybny na Wybrzeżu,
7. gdyński rynek owocowo-kolonialny

Działy niestałe:

1. sprawy komunikacyjne,
2. sprawy taryfowe,
3. sprawy podatkowe,
4. sprawy turystyczne,
5. rynki artykułów żywnościowych,
6. wystawy i targi,
7. przetargi,
8. wydawnictwa.

IV. Jakie informacje dodatkowe pragnąłby Pan znaleźć w Biuletynie?

V. Czy odpowiada Panu częstotliwość ukazywania się Biuletynu?

VI. Czy uważałby Pan ukazywanie się Biuletynu dwa razy w miesiącu za dostateczne?

VII. Czy dogadzałoby Panu, aby dział linij regularnych został rozsyłany, jako dodatek w formie wielkiego ściennego arkusza co 10 dni?

VIII. Uwagi dodatkowe.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA, 23 grudnia 1936 r. | NR. 34

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Od Wydawnictwa

Kończąc tym numerem piąty rok wydawnictwa Biuletynu, zgodnie z ustaloną tradycją składamy Czytelnikom i Sympatykom naszego pisma najlepsze życzenia z powodu nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku. Wyrażamy przy tym nadzieję, że poprawa sytuacji gospodarczej, której nadejście sygnalizowaliśmy już przy tej samej okazji w roku zeszłym, a która coraz wyraźniej daje się odczuć, w dalszym ciągu będzie się umacniała i rozszerzała, dając bodźca do twórczej pracy we wszystkich dziedzinach działalności gospodarczej.

Przełomowy okres polskiego handlu drogą morską

(Uwagi na tle pracy dr. Bolesława Kasprowicza pt. „Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1929—1935 ze szczególnym uwzględnieniem udziału i roli Gdyni", str. 85, nakł. Rady Interesantów Portu w Gdyni, (grudz.) 1936).

7 lat rozwoju polskiego handlu drogami morskimi, jaki to okres przedstawia nam w swej najnowszej pracy *dr Bolesław Kasprowicz*, to — w porównaniu do niewielu lat naszego samodzielnego bytu — czas dostateczny dla ustalenia stopnia polskiej zdolności marynistycznej w dziedzinie handlowej. Publikacja dowodzi, że egzamin zdaliśmy nawet więcej jak zadawalająco. Mimo kryzysu i rewolucyjnych zmian w cenach, okres siedmioletni pozwala definitywnie ocenić naszą morskość handlową, tym więcej, gdy poznamy, jak układały się cyfrowo właśnie w tym czasokresie nasze stosunki handlowe drogą morską.

Badając niezwykle liczne tablice — $^4/_5$ książki, lecz krótkie i łatwe, — stwierdzamy, że polski handel morski to nie efemeryda, lecz fakt stały, który zaistniał nie tylko na morzach przybrzeżnych Europy północno-zachodniej, ale również na wszystkich prawie szlakach morskich. Następnym wnioskiem ze studium pracy jest stwierdzenie, że handlowe osiągnięcie oddalonych wybrzeży i utrwalenie się na nich nastąpiło li tylko dzięki Gdyni, i tylko Gdynia ten handel nadal rozszerza i ilościowo i obszarowo; ostatnio dopiero w r. 1934 i 1935 — zdaje się jakby następował podział pracy między Gdynią i Gdańskiem — tym odwiecznym portem, teraz ciągnącym się za swą młodocianą towarzyszką. Zdobycze, jakich dokonały nasze porty, a właściwie Gdynia, odczuły porty i koleje zagraniczne.

Opierając się na położeniu i dostępności — lądowej oraz morskiej — w stosunku do naszych portów, względnie w stosunku do kraju, autor podzielił powierzchnię ziemi na krainy

czyli regiony, uwzględniając szlaki lądowe i morskie, łączące Gdynię z nimi. Ponieważ uważam, że w niektórych wypadkach określenie podziału nie jest całkiem właściwe, podaję je tutaj wg własnego porządku i właściwej zdaniem moim terminologii. Krainy są następujące:

A. Państwa europejskie:

I. 1) Niemcy, 2) Rosja;

II. 3) małe państwa bałtyckie, 4) państwa czarnomorskie, 5) państwa śródziemnomorskie;

III. 6) atlantyckie państwa kontynentalne, 7) państwa północne (z posiadłościami brytyjskimi w Europie).

(Czechosłowację, Węgry, Austrię i Szwajcarię zupełnie słusznie autor pominął).

B. Ziemie pozaeuropejskie:

I. 8) śródziemnomorska Afryka i Azja, 9) Afryka równikowa i południowa, 10) Azja południowa i środkowa oraz Daleki Wschód;

II. 11) Australia z Oceanią;

III. 12) Kanada i wyspy pobliskie, 13) Stany Zjednoczone Am. Pn., 14) Ameryka środkowa, 15) atlantycka Ameryka Południowa i 16) pacyficka Ameryka Południowa.

Z każdym wymienionym okręgiem rozpatruje autor polską wymianę towarową w okresie 1929—1935, biorąc ją sumarycznie wg wagi i wartości: w obrotach ogólnych a przez porty polskie i oddzielnie przez Gdynię, Gdańsk i przez obce porty, względnie bezpośrednio kolejami w stosunku do państw europejskich. Wartość pracy *dr. Kasprowicza* jest tym wyższa, że autor podaje przejrzyste tabelki liczb rzeczywistych i względnych, ponadto wartość przeciętną 1 tony. Właśnie na tych tabelkach się opierając, wyciągnęliśmy wnioski poprzednio podane.

Przełomowym okresem dla polskiego handlu morskiego są lata 1932—1933. Prawda, zdobywanie kontynentów i wysp ziemi szło dosyć równolegle z latami i oddaleniem: bliższe okręgi zdobyliśmy już pierwej, a przede wszystkim w r. 1931, dalsze okręgi w r. 1932, a jeszcze dalsze w r. 1933. W następnych latach utrwaliśmy się na zdobytych punktach, starając się potęgować w nich nasz handel ilościowo i jakościowo i równocześnie rozszerzać się na punkty sąsiednie. Przy rozważaniu tych rzeczy uderzy każdego rola Gdańska. Jest ona wybitnie pasywna. Nie miałem dotąd w ręku pracy, któraby w tak oczywisty sposób wykazała, że zbudowanie polityczne polskiego portu było rzeczą nieodzowną dla polskiej ekspansji handlowej drogą morską, biorąc rzecz zarówno zasięgiem jak i ilością oraz jakością obrotów towarowych. Wcale wyraźnie wynika z pracy d-ra Kasprowicza, że Gdańsk w olbrzymiej mierze korzysta z pionierskiej i konstruktywnej pracy Gdyni, a bez Gdyni byłby portem posiłkowym dla portów niemieckich i ewentualnie dla innych portów Morza Północnego, a ofenzywnym stałby się może jedynie wobec portów Bałtyku wschodniego. Jak dalece zbiera Gdańsk korzyści z pracy akwizycyjnej Gdyni, dowodem jest jego obrót handlowy z Afryką równikową i południową. Cała praca jest dokumentem pierwszorzędnym odnośnie zaniedbań Gdańska w rozwoju polskiego handlu morskiego. Gdańskie obroty rozwijają się od wypadku do wypadku. Mimo swej starej tradycji portowej i handlowej, Gdańsk przewyższa Gdynię ilością obrotów ogólnych w stosunkach handlowych tylko z Niemcami, odnośnie importu — tylko z małymi państwami bałtyckimi, odnośnie eksportu — tylko z Ameryką Północną i Środkową oraz Południową pacyficką, ponadto z państwami północnej Europy. Jest rzeczą charakterystyczną, że w obrotach handlowych ze Stanami Zjednoczonymi, Europą północną i małymi państwami bałtyckimi zachodzi odwrotny stosunek między Gdańskiem a Gdynią w imporcie a eksporcie; oto w jednym z nich zazwyczaj się wyładowuje, a w drugim załadowuje. Jeśli chodzi o wartość sumaryczną, Gdańsk góruje nad Gdynią naturalnie w obrotach z Niemcami, poza tym to tylko w eksporcie do Kanady. W przeciętnej wartości jednej tony obrotu Gdańsk góruje nad Gdynią w eksporcie do wszystkich wybrzeży Europy, Azji i śródziemnomorskiej Afryki oraz atlantyckich wybrzeży Ameryki Południowej, w imporcie zaś — w przywozie z kontynentalnych wybrzeży oceanicznych Europy, Azji południowej i wschodniej oraz Ameryki Środkowej.

Poza sprawą gdańską nasuwają się następujące znamienne ze studium pracy d-ra Kasprowicza spostrzeżenia: 1) bodaj stale przeciętna wartość towarów eksportowanych jest niższa niż importowanych (branych ogółem w obu wypadkach), 2) zawsze jest wyższa wartość towarów, idących do czy z Polski przez porty obce, względnie kolejami, 3) rozmiary naszego handlu zagranicznego, branego wartością, są nikłe w rozmiarze ogólnie światowego handlu zagranicznego, 4) bilans handlowy z krajami pozaeuropejskimi mamy ujemny. Drastyczny przykład górowania portów obcych a ostatniego miejsca Gdyni w przeciętnej wartości tony naszego obrotu handlowego zachodzi w naszych obrotach handlowych z państwami kontynentalnymi nad Atlantykiem i morzem Północnym (str. 64). Jedynie w obrotach handlowych z pacyficką Ameryką Południową porty obce wykazują niższą wartość 1 tony niżeli porty własne, następnie w obrotach kolejowych z Niemcami. Zaznaczyć również wypada, że wartość przeciętna 1 tony na tle lat badanych nie jest decydującą o istotnej wartości gospodarczej obrotu — chociażby z przyczyny zmian w cenach, jakie w omawianych latach nastąpiły. Poza tym Gdynia zdobywała stopniowo wysoko wartościowe przesyłki, bo inaczej to, co pozostawało obcym

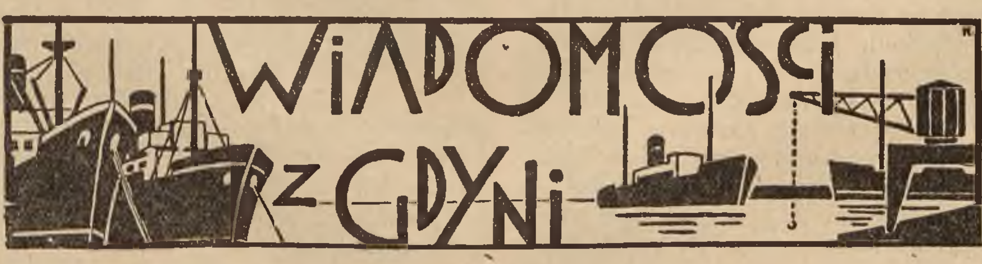
portom — z każdym rokiem coraz mniej, wykazywałoby coraz wyższą wartość, tymczasem wartość ta stale się obniżała, gdy w Gdyni zazwyczaj stale wzrastała. Rozważania na temat zatrzymanych dotąd przez obce porty naszych obrotów wysoko wartościowych doprowadza każdego zdaje się do wniosku, że pozyskanie i tych obrotów stanie się możliwym dopiego, gdy Gdynia zostanie istotnym portem rozdzielczym.

W tabelach pracy uwidaczniają się naturalnie takie fakty, jak deprecjacja guldena — z wielką szkodą dla rozmiarów obrotów gdańskiego portu, oraz polityka reglamentacyjna i dewizowa, nasza i państw obcych. Lecz mimo wszystko nasze obroty morskie w ogóle, jak przede wszystkim te, które dokonują się przez Gdynię. wykazują nie powstrzymany rozwój — nie pęd jednak, co jest tym pewniejsze. W uwagach końcowych zastanawia się autor nad granicami możliwego wzrostu obrotów handlowych przez nasze porty, zwłaszcza w dotychczasowych granicach naszego handlu za granicznego. Wagowo wzrost może być tylko mały, wyższy nieco wartością; natomiast wcale pokaźnie może przedstawiać się wzrost tranzytu, czemu też autor poświęca końcowo nieco miejsca. Jednak tak w jednym jak i w drugim wypadku sprawa wymaga ulepszenia naszego aparatu handlowego, oraz stałego ulepszania również aparatu technicznego, co wcale słusznie autor uważa za *conditio sine qua non* nawet odnośnie utrzymania obecnego stanu posiadania.

Kolejność rozpatrywania tematów nie jest zdaniem moim rozwiązana całkiem szczęśliwie przez dra Kasprowicza. Po ogólno światowych i polskich obrotach handlowych, gdzie autor winien dać również przywóz i wywóz wagowy, właściwe miejsce jest dla naszych ogólnych obrotów morskich (rozdz. III) oraz gdyńskich (rozdz. IV i V), a potem dla obrotów z poszczególnymi krainami (rozdz. II i VII), zaś dopiero w końcu dla tematu o zmianie kierunku lądowego na morski (rozdz. VI). W tym porządku radziłbym studiować pracę (po str. 7 przejść do str. 15, po 22 do 8, po 14 do 29, po 79 do 23, po 28 do 80). W ten sposób znajdą się w kolejności właściwszej i bliższej sobie nasuwające się pytania i odpowiedzi na nie. Wówczas i początek „Uwag końcowych" będzie świetnie pasował do poprzedzającego tekstu w naszym porządku. Autor winien też — mym zdaniem — konsekwentniej dawać wszędzie obroty handlowe najpierw wagowo, gdyż właśnie w okresie omawianym następowały zbyt gwałtowne zmiany cen; zatem właściwszy obraz ewolucji naszych obrotów towarowych dadzą nam tylko tony.

Wyszczególnione usterki rozumowania, na ogół nieliczne, tłumaczą się zaiste telegraficznym stylem autora, gdyż w przeciwieństwie do tytułowania pracy oraz niektórych rodziałów i tabel, wyraża się on bardzo krótko i zwięźle. Stąd to wnioskowanie jest dobrze ujęte, a przy tym należycie przemyślane, ostrożne i tylko słuszne. Praca w tym względzie stanowi jeden z nielicznych wyjątków w naszej literaturze ekonomicznej. Dlatego książkę tą, aktualną i ważną, a przebogatą w treść można śmiało zalecić każdemu ekonomiście, politykowi i społecznikowi.

Walenty Winid, K. E. M.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 16 grudnia br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby.

Po wysłuchaniu sprawozdania Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego z bieżących prac Izby za czas od 1 do 15 grudnia t. zn. od chwili ostatniego posiedzenia Prezydium i po omówieniu bieżących spraw administracyjnych, Prezydium uchwaliło zwołać na dzień 12 stycznia 1937 roku Plenarne Zebranie Izby. Zebranie to, zgodnie z ustalonym przez Prezydium programem będzie poświęcone referatom i dyskusji nad najbardziej aktualnymi zagadnieniami gospodarczymi dotyczącymi okręgu izbowego.

POSIEDZENIE KOMISJI PODATKOWEJ.

W dniu 9 bm., pod przewodnictwem radcy Izby p. Alojzego Melerskiego, odbyło się posiedzenie Komisji Podatkowej naszej Izby. Na posiedzeniu tym rozpatrzono szereg zagadnień z dziedziny podatkowej, mających doniosłe znaczenie dla sfer przemysłowych i handlowych okręgu izbowego.

Komisja przede wszystkim ustaliła pogląd swój na zagadnienie reformy świadectw przemysłowych. Komisja wypowiedziała się zasadniczo za całkowitym zniesieniem obowiązku wykupu świadectw przemysłowych. Gdyby jednak taka reforma nie mogła być uskuteczniona, to Komisja uważałaby za konieczne utrzymanie dotychczasowego stanu z tym,

żeby opłaty za świadectwa przemysłowe uważane były jako zaliczka na podatek obrotowy. Poza tym Komisja wypowiedziała się za wprowadzeniem pośredniej kategorii dla świadectw przemysłowych pomiędzy kategorią 1 a 2, przy czym uznała za wskazane, aby Izba wystąpiła z wnioskiem o ustabilizowanie wydanych ostatnim okólnikiem Min. Skarbu ulg, jakie obowiązywać będą przy wykupie świadectw przemysłowych na rok 1937. Wreszcie Komisja, w związku z dyskusją nad reformą świadectw przemysłowych, wypowiedziała pogląd, że uszczuplenie dochodów skarbu państwa z tytułu zniesienia świadectw przemysłowych mogłoby znaleźć rekompensatę w upowszechnieniu podatku dochodowego.

W dalszym ciągu swoich obrad Komisja rozważała celowość ustalenia ilościowego wykazu zawierającego pojęcie „partii" dla wszystkich towarów. Po dyskusji Komisja doszła do wniosku, że takiego ustalenia generalnego nie dałoby się przeprowadzić i że wykaz dla ustalonego określenia partii dla poszczególnych towarów powinien być uzupełniany w miarę formułowania pojęcia partii przez Izbę na żądanie władz. W związku z tym Komisja ustaliła, że w handlu ziarnem kakaowym za partię uważać należy 5 ton tego towaru, zaś w odniesieniu do tłuszczów technicznych za partię uważa się 10 ton w jednorazowej transakcji.

Następnie Komisja rozważała sprawę wykupywania osobnych świadectw dla składów fabrycznych przedsiębiorstw przemysłowych i ustaliła opinię, że każde przedsiębiorstwo przemysłowe powinno być uprawnione do prowadzenia tylko jednego osobnego składu bez obowiązku wykupywania świadectwa przemysłowego na ten skład, przy czym w tego rodzaju składach fabrycznych dozwolona być powinna sprzedaż tylko wyrobów własnych i to zarówno w hurcie jak i w detalu. Na prowadzenie większej ilości składów fabrycznych powinny być wykupywane osobne świadectwa przemysłowe. Oprócz tego składy fabryczne, zdaniem Komisji, powinny być zobowiązane do prowadzenia prawidłowej księgowości.

MEMORIAŁ IZBY W SPRAWIE ORGANIZACJI HANDLU KAUCZUKIEM.

Izba nasza opracowała ostatnio i wysłała do Związku Izb Przemysłowo-Handlowych obszerny memoriał w sprawie organizacji handlu kauczukiem w Polsce w oparciu o port gdyński.

W memoriale tym Izba dała przegląd organizacji handlu kauczukiem w portach Hamburgu, Rotterdamie i Antwerpii z uwzględnieniem warunków funkcjonowania w tych portach giełdy kauczukowej oraz zrzeszeń zainteresowanych w handlu tym surowcem, a następnie przedstawiła sytuację w handlu kauczukiem w Polsce.

Z danych Izby wynika, że Polska pod względem konsumcji kauczuku (w r. 1934 przywieziono 4.951 ton wartości 7.616 tys. zł w roku 1935 — 4.254 ton wartości 6.845 tys. zł i w ciągu 10 mies. br. 4.119 ton wartości 8.121 tys. zł) nie zajmuje takiego położenia na rynku światowym, aby można było już obecnie wysuwać, jako zagadnienie aktualne, organizację w Gdyni giełdy na kauczuk, poza tym dla stworzenia podstawy dla działalności giełdy kauczuku niezbędnym jest istnienie domów handlowych, trudniących się transakcjami kauczukiem, ekspertów, maklerów oraz całego sztabu fachowców potrzebnych dla instytucyj arbitrażowych oraz likwidujących rozrachunki z tytułu zawieranych transakcyj. O ile więc nie ma Gdynia w chwili obecnej warunków dla powstania giełdy kauczukowej, należy zdaniem Izby dążyć do udoskonalenia zaopatrywania rynku polskiego w kauczuk innymi sposobami. Przede wszystkim chodzi tu o stworzenie składów konsygnacyjnych tego surowca, przy czym liczyć się należy z faktem, że na razie, wobec braku firm polskich, handlujących kauczukiem i bezpośredniego kontaktu z rynkami produkcji, przy organizowaniu składów konsygnacyjnych trzeba będzie posługiwać się pośrednictwem firm zagranicznych. Poza tym konsygnacja w Gdyni ograniczyć by się musiała na razie do obsługi tylko rynku polskiego.

W tych warunkach Izba jest zdania, że należałoby sprawę organizacji handlu kauczukiem omówić z przedstawicielami poważniejszych przedsiębiorstw przemysłu gumowego w Polsce, a to dla zorientowania się w możliwościach, jakie posiadamy obecnie w odniesieniu do fachowców w handlu i znawców tego surowca, jak również dla ustalenia zasad, jakiemi należałoby się kierować przy organizacji własnego handlu kauczukiem.

Ze względu na poważny dorobek, jaki osiągnięty został w latach ostatnich w zakresie organizacji handlu bawełną, spodziewać się należy, że i w dziedzinie zaopatrywania rynku polskiego w kauczuk da się osiągnąć pożądane wyniki.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LISTOPADZIE BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *listopadzie br.* osiągnęły 724.051,9 ton wobec 721.087,2 ton w miesiącu październiku r. b. oraz 729.284,9 ton w miesiącu listopadzie 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje nieznaczny 0,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ubiegłym miesiącem październikiem r. b. oraz również nieznaczny 0,7%owy, ale spadek obrotów w stosunku do miesiąca listopada 1935 r.

Zamorskie obroty towarowe portu w okresie pierwszych jedenastu miesięcy (od stycz-

nia do listopada wł.) roku bież. (6.996.826,5 t.) wykazują nieznaczny 2,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (6.833.430,9 ton).

Na uzyskanie tych ogólnych wyników pracy portu w okresie od stycznia do listopada b. r. wł. złożył się przywóz zamorski — 1.170.325,7 ton oraz wywóz zamorski — 5.826.500,8 ton. Ostatni miesiąc spowodował poważną poprawę importu, którego wyniki w okresie: styczeń — listopad br. wł. wykazują bardzo poważny 21,6%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (962.565,4 ton). Wzrost ten zawdzięczać należy przede wszystkim surowcom, a zwłaszcza rudom i złomowi żelaznemu. Wywóz zamorski w okresie jedenastu miesięcy b. r. (5.826.500,8 ton) w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (5.870.865,5 ton) wykazuje b. nieznaczny 0,8%-owy spadek obrotów, spowodowany w w pierwszym rzędzie spadkiem grupy wytworów pochodzenia mineralnego. Eksport zamorski węgla kamiennego w roku bieżącym obniżył się o ok. 4%, co naturalnie musiało wywrzeć swój wpływ na całość eksportu w porcie gdyńskim.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 160.454,9 ton oraz wywóz zamorski — 563.597 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym jest rekordowym w dotychczasowej pracy portu. Poprzedni rekordowy przywóz miał miejsce w grudniu 1935 roku (149.278,9 ton). Rekordowy przywóz zamorski w miesiącu listopadzie b. r. (160.454,9 t.) wykazuje poważny 34,7%-owy wzrost obrotów w porównaniu z przywozem ub. mies. października b. r. (119.105,4 ton) oraz jeszcze poważniejszy 44%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. listopada 1935 r. (111.435,6 ton).

Ten bardzo poważny wzrost obrotów importu zamorskiego w mies. sprawozdawczym spowodowany został przede wszystkim pozycjami: nasion oleistych — 4.728 t. (w listopadzie b. r. wobec 2.743 t. w październiku b. r.), owoców świeżych — 2.587 t. (1.167 t.), owoców suszonych — 1.033 t. (946 t.), orzechów i migdałów — 273 t. (47 t.), kawy — 706 t. (96 t.), herbaty — 184 t. (158 t.), kakao — 846 t. (755 t.), żywicy — 530 t. (183 t.), śledzi solonych — 8.312 t. (5.331 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 22.343 t. (19.378 t.), olei — 145 t. (98 t.), tłuszczów i olejów roślinnych — 376 t. (336 t.), tranu — 505 t. (342 t.), napoi alkoholowych — 130 t. (97 t.), tytoniu — 244 t., (84 t.), siarki — 1.477 t. (149 t.), farb — 87 t. (60 t.), garbników —3.378 t. (804 t.), fosforytów — 16.599 t. (14.468 t.), wełny — 2.083 t. (1.390 t.), bawełny — 10.437 t. (7.471 t.), odpadków bawełny — 482 t. (271 t.), przędzy bawełnianej — 288 t. (206 t.), juty — 2.211 t. (1.467 t.), szmat — 1.728 t. (1.488 t.), kauczuku — 426 t. (395 t.), papieru — 1.736 t. (1.273 t.), celulozy — 1.233 t. (991 t.), żelaza surowego — 526 t. (431 t.), złomu żelaznego — 54.480 t. (43.963 t.), miedzi — 1.567 t. (908 t.), cyny — 233 t. (101 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 389 t. (173 t.), maszyn, aparatów i części — 788 t. (675 t.), części wagonów i lokomotyw 463 t. (414 t.), oraz samoch., motocykli i części 37 t. (17 t.) Miesiąc listopad br. wykazuje wzrost całego szeregu pozycyj towarowych importu, które dotychczas pozostawały niezmienione bądź też ujawniały pewne tendencje spadku — jak np. tytoń, papier, kauczuk itp. Podkreślić natomiast należy bardzo poważny wzrost przywozu bawełny oraz złomu żelaznego.

Do pozycyj importu zamorskiego, które wykazują spadek należą: korzenie — 91 t. (141 t.), rośliny i materiały roślinne — 126 t. (146 t.), śledzie świeże — 617 t. (824 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.413 t. (1.494 t.), przetwory chemiczne — 609 t. (615 t.), skóry — 3.144 t. (3.611 t.), oraz cynk — brak (15 t.)

Szczegółowo ilustruje import zamorski w porcie gdyńskim w mies. listopadzie r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Listopad 1936 r.	Listopad 1935 r.
Nasiona różne	75	8
nasiona oleiste	4.728	6.240
ryż surowy	15	250
owoce świeże	2.587	4.712
owoce suszone	1.033	742
konserwy owocowe	1	19
orzechy i migdały	273	278
kawa	706	24
herbata	184	101
kakao	846	1.132
korzenie	91	152
rośliny i materiały rośl.	126	26
żywica	530	1.391
śledzie świeże	617	361
śledzie solone	8.312	3.378
rudy różne i wypałki pirytowe	22.343	25.588
oleje	145	137
smoła i smary	1	12
asfalt	40	83
tłuszcze i oleje roślinne	376	242
tłuszcze zwierzęce surowe	1.413	1.610
tran	505	876
napoje alkoholowe i in.	130	10
tytoń	244	617
siarka	1.477	1.028
przetwory chemiczne	609	218
farby	87	36
garbniki	3.378	989
fosforyty	16.599	6.502
sól potasowa	—	2.850

skóry	3.144	1.826
wełna	2.083	1.125
odpadki wełny	96	65
przędza wełniana	20	15
bawełna	10.437	9.940
odpadki bawełny	482	69
przędza bawełniana	288	109
len, konopie, sizal i inne włókna	33	67
juta	2.211	2.095
szmaty	1.728	606
kauczuk	426	876
wyroby gumowe	34	32
papier	1.736	1.651
papa, tektura	79	11
celuloza	1.233	600
żelazo surowe	526	803
metale różne	447	283
złom żelazny	54.480	25.386
miedź	1.567	859
cyna	233	46
cynk	—	102
wyroby żelazne i metalowe	389	307
maszyny, aparaty i części	788	261
części wagonów i lokom.	463	604
samochody, motocykle i części	37	44
różne	10.015	2.042
Razem	160.455	111.436

Wywóz zamorski w miesiącu listopadzie r. b. (563.597 ton) wykazuje 6,4%-owy spadek obrotów w porównaniu z ub. miesiącem październikiem r. b. (601.982,2 ton) oraz nieco poważniejszy 8,8%-owy spadek w stosunku do miesiąca listopada 1935 r. (617.849,3 ton). Spadek ten podobnie, jak i w poprzednich miesiącach spowodowany został grupą wytworów pochodzenia mineralnego, jak węgiel eksportowy, bunkrowy oraz koks. Spadek węgla eksportowego w okresie od stycznia do listopada b. r. wł. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wyniósł ok. 178 tys. ton. W roku bieżącym obniżyły się bardzo poważnie wysyłki węgla przede wszystkim do Danii oraz Norwegii, Szwecji i Włoch.

Wywóz węgla eksportowego w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 445.564 ton wobec 457.455 ton w mies. październiku r. b., bunkru — 40.598 t. (45.132 t.) oraz koksu — 15.450 t. (24.134 t.) Poza grupą mineralną wykazały spadek pozycje: mąki ryżowej — 95 t. (669 t.), szynek i innych peklowanych — 29 t. (46 t.), bekonów — 1.163 t. (1.591 t.), jaj — 1.668 t. (1.698 t.), masła — 751 t. (1.543 t.), cementu — 217 t. (336 t.), soli — 31 t. (575 t.), wytłoków buraczanych — 172 t. (900 t.), karbidu — 395 t. (438 t.), mączki kostnej — brak (201 t.), bieli cynkowej — 465 t. (533 t.), tkanin — 400 t. (583 t.), drzewa tartego — 10.448 t. (28.298 t.), wyrobów z drzewa — 467 t. (731 t.), klepek — 75 t. (107 t.), dykty i fornierów — 1.179 t. (1.472 t.), mebli giętych — 450 t. (477 t.), papieru — 357 t. (777 t.), żelaza surowego — 489 t. (813 t.), żelaza handlowego — 9.132 t. (10.188 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 861 t. (1.342 t.), szyn kolejowych — 1.590 t. (1.660 t.), roza cynku — 837 t. (903 t.) Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę poważny spadek tarcicy.

Z bardziej wartościowych artykułów eksportu należałoby zwrócić uwagę na poważny spadek eksportu masła. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Szereg pozostałych pozycyj eksportu wykazuje wzrost i należą tu: strączkowe — 152 t. (47 t.), mąka pastewna — 558 t. (249 t.). słód — 2.854 t. (865 t.), nasiona i rośliny — 672 t. (236 t.), tłuszcze zwierzęce — 464 t. (106 t.), cukier — 4.438 t. (598 t.), makuchy — 1.122 t. (987 t.), otręby — 509 t. (brak), soda — 38 t. (brak), sól potasowa — 930 t. (3 t.), saletra — 2.602 t. (2.356 t.), siarczan amonu — 1.536 t. (3 t.), bawełna i odpadki — 334 t. (75 t.), wyroby koszykarskie — 139 t. (78 t.), papa i tektura — 314 t. (182 t.), celuloza — 1.610 t. (1.056 t.), metale różne — 102 t. (51 t.), rury żelazne i żeliwne — 2.806 t. (2.680 t.) oraz blacha cynkowa — 548 t. (502 t.) Pomimo poważnego wzrostu eksportu cukru w m. listopadzie b. r. nie zmieni to spadku wywozu tego artykułu w okresie jedenastu miesięcy b. r. Podkreślić należy bardzo poważne wzmożenie się eksportu siarczanu amonu. Dobre rezultaty w roku sprawozdawczym daje eksport słodu, przewyższając rok ubiegły o przeszło 50%.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w porcie gdyńskim w m. listopadzie r. b. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Listopad 1936 r.	Listopad 1935 r.
Strączkowe	152	79
mąka ryżowa	95	145
mąka	20	128
mąka pastewna	558	3.020
ryż	224	100
słód	2.854	1.563
owoce świeże	12	27
konserwy owocowe	3	—
nasiona i rośliny	672	428
szynki i inne peklowane	29	97
bekony	1.163	1.692
drób i ptactwo bite	348	203
jaja	1.668	1.685
masło	751	983
cement	217	261
sól	31	208
węgiel eksportowy	445.564	485.295
węgiel bunkrowy	40.598	44.344
koks	15.450	7.920
oleje i parafina	—	6
tłuszcze zwierzęce	464	33

przetwory mięsne	1.948	1.014
cukier	4.438	12.700
napoje alkoholowe	17	4
makuchy	1.122	5.222
otręby	509	915
wytłoki buraczane	172	—
soda	38	966
salmiak	41	73
karbid	395	275
farby	1	15
biel cynkowa	465	269
sól potasowa	930	411
saletra	2.602	3.877
siarczan amonu	1.536	5.080
skóry	68	18
tkaniny	400	525
bawełna i odpadki	334	177
drzewo tarte	10.448	11.055
wyroby z drzewa	467	710
klepki	75	—
dykty i forniery	1.179	1.345
meble gięte	450	311
wyroby koszykarskie	139	41
papier	357	1.078
papa i tektura	314	150
celuloza	1.610	2.077
żelazo surowe	489	500
żelazo handlowe	9.132	6.580
metale różne	102	389
wyroby żelazne i metalowe	861	3.120
szyny	1.590	—
rury żelazne i żeliwne	2.806	3.480
cynk	837	858
blacha cynkowa	548	256
różne	6.304	6.141
Razem	563.597	617.849

Dane o ruchu statków w listopadzie w porcie podaliśmy już w nr. 33 Biuletynu co się tyczy ruchu pasażerów, to jak zwykle w tym okresie osłabł on bardzo poważnie. Przyjechało bowiem 294 (446) osoby, w tym: z Anglii — 31, Argentyny — 13, Belgii — 12, Brazylii — 17, Danii — 28, Finlandii — 8, Francji — 17, Holandii — 6, Kanady — 25, Litwy — 1, Norwegii — 20, Stanów Zjedn. Am. Półn. — 88, oraz ze Szwecji — 28. Wyjechało zaś 1.491 (2.144 osób), w tym: do Anglii — 88, Argentyny — 409, Brazylii — 43, Danii — 9, Estonii — 4, Francji — 237, Stanów Zjedn. Am. Półn. — 247, Szwecji 7 oraz do Urugwaju — 447 osób.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W LISTOPADZIE.

W miesiącu listopadzie statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 128.695,5 t. towarów wobec 115.200 ton w odpowiednim miesiącu ubiegłego roku. Z tego przypadło na ładunki eksportowe 90.212,5 t., na importowe 35.758 t. i na przewozy między portami zagranicznymi i tranzytowe 2.725 ton.

Wszystkie cztery towarzystwa powiększyły swe przewozy w sprawozdawczym miesiącu w porównaniu do odpowiedniego miesiąca 1935 roku i to procentowo najbardziej Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe, oraz Polsko Brytyjskie Tow. Okrętowe.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 70.133 t. towarów wobec 67.294 t. w listopadzie ub. roku, ten względnie nieznaczny przyrost pokrywa się, zwłaszcza w grupie trampów tego towarzystwa poważnym wzrostem rozmaitości pozycyj przewiezionych towarów, a tym samym i wartości i znaczenia tych przewozów. Przewozy odbywały się również na większe odległości (np. przyjazd ss. „Wisła“ z Południowej Ameryki) co także należy mieć na względzie przy porównaniu z przewozami zeszłorocznymi.

Eksportowych ładunków statki Żeglugi przewiozły 39.194 t., importowych 28.214 t. i między portami obcymi i transito 2.725 t. — Statki liniowe Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 21.314 ton (XI 1935: 29.665 t.) w tym w eksporcie 31.314 t. (XI 1935: 29.665 t.), w imporcie 16.120 t. (XI 1935 t.) i w trazycie i między portami obcymi 1.189 ton (XI 1935: 330 t.) Zaobserwowane od szeregu miesięcy nasilenie importu na statkach tego towarzystwa, jak widać, osłabło i przewozy importowe są już niższe niż w odpowiednim miesiącu ub. roku.

Grupa żeglugi trampowej składa się znów z dwóch odmiennych pozycyj: właściwych trampów, które przewiozły 34.110 t. i przydzielonego do kombinowanej z G. A. L. Ż. i frachtowanymi obcymi statkami (makler Rothert & Kiłaczycki) linii południowo-amerykańskiej trampa „Wisła“, który przewiózł 4.709 t., razem 38.819 ton wobec 37.629 t. w listopadzie ub. r. Wzrost przewozów, sam przez się nieznaczny, w składzie pozycyj wykazuje znaczne urozmaicenie pozycyj towarowych. W eksporcie bowiem przewieziono węgla 11.290 t. koksu 6.800 t. zboża 4.784 t. nitratów 200 t. razem 23.074 t. (XI 1935 26,790 t. samego węgla), w imporcie rudy 5.606 t., kostki granitowej 5.430 t., quebracho 2.393 t. skór 102 t., wełny 55 t., orzechów palmowych 106 t., kopry 401 t., ziarna sezamowego 50 t., makulatury 30 t., drobnicy 36 t., razem 14.209 t., wobec 10.839 t. i to samej rudy w listopadzie ub. roku. Prócz tego między portami obcymi (ss. „Wisła“) przewieziono 1.536 t. kukurydzy.

Mimo widoczny zwrost imporu w grupie trampów Żeglugi Polskiej, należy zjawisko to uważać za przypadkowe, wywołane krótkością okresu miesięcznego w stosunku do czasu rotacji dalekobieżnego trampa „Wisła“. — W miesiącach, na które przypadnie przyjazd „Wisły“ — okaże się przewaga importu w miesiącach jej odjazdów — zwiększenie przewozów ekspotowych. To samo dotyczy drugiego trampa ss. „Kraków“, który, oczekiwany w tych dniach ze Środkowej Ameryki, zwiększy odpowiednio grudniową pozycję importowa.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 9.291 t. towarów

(XI 1935: 7.243 t.), w tym 34 t. do Havre, pozostałe do Londynu i Hull. Na przewozy eksportowe przypadło 5.716 t. (XI 1935: 4.367 t.) na importowe 3.575 t. (XI 1935: 2.876 t. i tranzytowych 27 t. Eksportowych ładunków było na Londyn 2.800 t. (z Gdyni 2.311 t., z Gdańska 489 t.) na Hull 2.901 t. (z Gdyni 1.299 t. z Gdańska 1.602 t.), na Havre 15 ton. Importowych ładunków było z Londynu 1.333 t. (do Gdyni 1.054 t., do Gdańska 279 t.), z Hull 2.223 t. (do Gdyni 1.921 t., do Gdańska 302 t.), z Havre 19 t. Przewozu koni w listopadzie nie było.

Statki towarzystwa Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S. A. przewiozły ogółem 1.274 pasażerów, bez uwzględnienia ruchu pasażerskiego między Ameryką a Kopenhagą, oraz 7.097 t. towarów ,również bez uwzględnienia towarów ładowanych i wyładowanych w Kopenhadze. (XI 1935: 1,025 pasażerów i 3.847 t. towarów). Wzrost przewozu wystąpi jeszcze jaskrawiej jeśli się przytoczy liczby dla XI 1934: 508 pasażerów t. i 1.806 t. towarów. — W przewozie towarów mamy postęp geometryczny, wzrost przewozu pasażerów natomiast zawdzięcza się odjazdowi ss. „Pułaski“ do Ameryki Południowej z 898 pasażerami (oraz 1.707 t. towarów), ale i listopad ub. roku miał wyjątkowo wysokie liczby przewozów pasażerskich dzięki uruchomieniu podówczas motorowca „Piłsudski“.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) w 15 podróżach przewiozły 42.174.5 t. węgla, wyłącznie eksportowego (XI 1935: 36.789 t.) w tym do Szwecji 26.987.5 t. (XI 1935: 27.254 t.) i do Norwegii 15.187 t. (XI 1935: 9.535 t.) Wzrost liczbowy przewozów jak i wzrost przewozów do dalszej Norwegii świadczą o wytężonej i nader sprawnej pracy floty „Polskarobu“ w sprawozdawczym miesiącu. Odwiedzono porty: Göteborg (4 razy), Sarpsborg, Norrköping, Oxelösund, Tofte, Gävle, Svartvik, Skien, Haugesund, Oslo.

URUCHOMIENIE NOWEGO DŹWIGU W PORCIE.

Dnia 13 grudnia br. odbyło się poświęcenie i uruchomienie nowego urządzenia przeładunkowego dla węgla, zainstalowanego na nabrz. śląskim przez firmę „Progress“ Dźwig ten o nośności 75 t. został wykonany z materiałów krajowych przez Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura. Jest to już 3 dźwig dla przeładunku węgla, jaki firma „Progress“ instaluje w Gdyni dla przeładunku węgla ekspotowego.

NOWA LINIA REGULARNA.

Polska Agencja Morska zgłosiła do Urzędu Morskiego w imieniu Linij Żeglugowych Gdynia — Ameryka nową linię okrętową utrzymującą regularną komunikację między Gdynią a portami Zatoki Meksykańskiej. Na linii tej kursować będą statki w odstępach jednomiesięcznych.

Rozkład pow. linij przedstawia się następująco:

s/s „P. N. Damm“ wychodzi z Gdyni ok. 15 XII 1936 r.
s/s „Alssund“ wychodzi z Gdyni ok. 28 I. 1937 r.
s/s „P. N. Damm“ wychodzi z Gdyni ok. 18 II 1937 r.
s/s „Alssund“ wychodzi z Gdyni ok. 28 III 1937 r.



UBEZPIECZENIA OD RYZYKA WOJENNEGO W RUCHU Z PORTAMI HISZPANII

Według danych wydziału ubezpieczeń Lloyd's odtąd nie będą przyjmowane ubezpieczenia od strat wynikłych na skutek wojny i rozruchów, transportów załadowanych w portach hiszpańskich, w hiszpańskim Marokku oraz na Balearach.

Premia za tego rodzaju ubezpieczenia wynosiła dotychczas 3—4% odtąd będzie pozostawiona towarzystwom ubezpieczeń zupełna swoboda odnośnie przyjmowania w ogóle tego rodzaju ubezpieczeń względnie wyznaczania każdorazowo warunków. Taki stan rzeczy dotąd obowiązywał jedynie dla transportów przeznaczonych do portów hiszpańskich, podczas, gdy pokrywanie ubezpieczenia partyj ładowanych w portach hiszpańskich odbywało się według ustalonych warunków.

WIELKA REORGANIZACJA ŻEGLUGI WŁOSKIEJ.

Rada Ministerialna Włoch, na wniosek Mussoliniego w dniu 5 grudnia przyjęły trzy ustawy regulujące sprawy eksploatacyjne marynarki handlowej, w myśl planu powziętego. jak już o tym komunikowaliśmy, jeszcze w

maju b. roku. Nowa organizacja żeglugi włoskiej, obejmująca również sprawy pracowników żeglugi, finansowania towarzystw, budowy nowego tonażu i subwencyj obowiązywać będzie od 1 stycznia 1937, chociaż w niektórych sprawach, jak np. personalnego składu towarzystw na lądzie wejdą w życie nowe stosunki pracy dopiero na 1 lipca 1937 roku.

W najbliższych już dniach Instytut Przemyłowej Przebudowy w skrócie I. R. I. (Instituto per la riconstructione industriale) ukonstytuuje cztery nowe towarzystwa żeglugowe z istniejących obecnie: „Cosulich", „Lloyd Triestino", „Tirrenia", „Compania Adriatica di Navigatione" i czterech mniejszych, przejmując równocześnie całkowity tabor okrętowy likwidujących się towarzystw.

Nowe towarzystwa będą to:

1. *Italia,* kapitał 500 mil. lirów, tabor 38 statków z 469 tys. ton, obejmujący całą komunikację z Ameryką. Centrala w Genui, filia i dyrekcja ruchu w Trieście, oraz filie w Neapolu i Palermo.

Równocześnie z reorganizacją towarzystwa nastąpi zmiana i przebudowa tonażu, głównie celem zwiększenia szybkości ruchu na liniach do Północnej i Południowej Ameryki.

2. *Lloyd Triestino* o kapitale akcyjnym 300 mil. lirów, 59 statkach z 443 tys. ton, z siedzibą w Trieście i filiami i dyrekcjami ruchu w Genui, Neapolu i Wenecji. To towarzystwo będzie obsługiwać linie afrykańskie, jak przez Suez, tak i przez Gibraltar, linie do Azji przez Suez i linię australijską.

3. *Tirrenia* o kapitale 150 mil. lirów i 54 statkach o pojemności 159 tys. ton brutto. Obejmie ona lini do Lybii, linię „Dokoła Italii", linie zachodnio-śródziemnomorskie, oraz wszystkie linie prowadzące do Europy atlantyckiej poprzez Gibraltar, a więc i linię bałtycką. Centrala Tirrenii będzie w Neapolu, filie i dyrekcje ruchu w Genui, Palermo i Fiume.

4. *Adriatica* z kapitałem 150 mil. lirów i 39 statków o pojemności brutto 136 tys. ton. Centrala w Wenecji, filie i dyrekcje ruchu w Trieście, Genui i Bari, oraz filia w Neapolu. To towarzystwo obejmie linie Adriatyku i Bliskiego Wschodu.

Osobną, piątą grupę, złożoną z prywatnych, drobnych przedsiębiorstw tworzyć będzie w porcie Fiume „Societa Fiumana di Navigatione", która obsługiwać będzie nadal miejscowe potrzeby komunikacyjne wschodniego Adriatyku.

Przez sześć najbliższych lat cały kapitał akcyjny wszystkich czterech towarzystw znajdować się będzie w ręku I. R. I. (instytutu dla przebudowy przemysłowej). Instytut ten w tej sześciolatce przeprowadzi program rozbudowy floty kosztem jednego miliarda lirów. Specjalne przywileje otrzymają te prywatne osoby, które wezmą udział w subskrypcji na akcje.

Osobno, dla pokrycia potrzeb finansowych nowych towarzystw żeglugowych założone zostaje towarzystwo finansowe „Finmare" (Societa Finanziaria Marittima), z siedzibą w Rzymie i kapitałem zakładowym 900 mil. lirów. Zadaniem towarzystwa będzie werbunek udziałowców akcyjnych do wymienionych towarzystw żeglugi i zapewnienie im celowego finansowego poparcia.

Istniejące subwencje państwowe dla towarzystw żeglugi, pozostaną nienaruszone, na dotychczasowym poziomie.

Przygotowanie planu było bardzo staranne i prowadzone było pod osobistym kierunkiem ministrów komunikacji, finansów, podsekretarzy stanu dla spraw marynarki handlowej, oraz prezesa I. R. I. przez komitet techniczny, który badał eksploatację istniejących towarzystw w ostatnich trzech latach i w roku bieżącym. Liczono się również z opinią wszystkich kierowników towarzystw, jak również uwzględniono wszelkie projekty i wnioski, które bezpośrednio, lub pośrednio wpłynęły do komitetu.

SZWEDZI ZACZĘLI Z NICZEGO BUDOWNICTWO OKRĘTÓW.

Znany konstruktor szwedzki, dr H. Hammar wygłosił w Stockholmie ciekawy odczyt o rozwoju budownictwa okrętów w Szwecji. Przypomniał on bardzo słaby rozwój budownictwa okrętowego w tym kraju w latach dziewięćdziesiątych, oraz w pierwszych pięciu latach nowego stulecia. Wobec tego na kilka lat przed wojną nawet istniał projekt ustawy o subwencjach państwowych dla budownictwa okrętowego w Szwecji, jednak projekt ten upadł, gdyż uważano, że w Szwecji braknie naturalnych podstaw dla stworzenia własnego przemysłu okrętowego, albowiem brakło podstawowych materiałów do budowy okrętów, nie było ekspertów technicznych, ani wyćwiczonych robotników.

Naturalny bieg wypadków jednak wykazał bezpodstawność tych obiekcyj. Dr Hammar, uważa, że główną zaletą i atrakcją szwedzkiego budownictwa okrętowego była i jest pomysłowość szwedzkich inżynierów, która pozwoliła na stworzenie i rozwinięcie na stoczniach szwedzkich specjalnych typów statków, bez naśladownictwa wzorów zagranicznych i ten kierunek, jako owocny winien być nadal w szwedzkim budownictwie kultywowany.

ZNACZNE ZWIĘKSZENIE FLOTY FIŃSKIEJ.

Flota handlowa Finlandii szybko się powiększa: w roku 1935 przyrost tonażu wyraził się liczbą 72.000 t. rej. brutto, natomiast do grudnia 1936 nabyto tylko z drugiej ręki statków 41 z 115.000 t. r. br. pojemności. W ostatnim czasie zwiększa się również odsetek budowanego w Finlandii i za granicą na rachunek fińskich armatorów tonażu handlowego.

ZATARGI HANDLOWE PO DEWALUACJI GULDENA HOLENDERSKIEGO.

W związku z dewaluacją guldena holenderskiego często powstają zatargi firm eksportowych polskich z odbiorcami holenderskimi, co do zapłaty, zwłaszcza w kontraktach, opiewających na walutę złotą, następnie co do terminów uregulowania należności, przypadających na okres przed dewaluacją, a wpłaconych po dewaluacji i inne.

Wydawanie opinii w tych sprawach wymaga zbadania wszystkich elementów przez prawników, gdyż, jak wynika z dotychczasowej praktyki, same zastrzeżenie płatności według klauzuli złota nie wystarcza i jest oceniane przez sądy holenderskie przy uwzględnieniu innych danych, wynikających z kontraktu, daty jego zawarcia itp.

Szereg firm jednak w kontraktach dawnych lub nowych ubezpiecza się przed ryzykiem kursowym w ten sposób, że zawiera kontrakty w złotych polskich, albo w walucie zagranicznej, którą uważa za stałą, lub też stosuje system sprzedaży na termin wg ustalonej z góry stopy wymiennej.

W wielu wypadkach przy wykonywaniu kontraktów ze stratą w związku z dewaluacją firmy holenderskie w drodze polubownej zgodziły się pokryć połowę tej straty. W najtrudniejszej natomiast sytuacji znalazły się firmy polskie, które nie wykazały dobrej woli wywiązania się z zobowiązań dostawy i zerwały jednostronnie umowę. Straty tych firm są oczywiście znacznie poważniejsze.

OGRANICZENIA IMPORTU CUKRU DO HOLANDII.

Rząd holenderski przedłożył w dniu 24 XI 1936 r. Stanom Generalnym wniosek nagły w sprawie udzielania pomocy przemysłowi cukrowemu na Jawie. Plan rządu przewiduje skontyngentowanie wwozu cukru wszelkich rodzajów do Holandii oraz udzielenie subsydium z Kryzysowego Funduszu Rolnego w wysokości 800.000 hfl., które wpłacane będzie przy wwozie cukru jawajskiego do Holandii. Rząd spodziewa się, że plan tego rodzaju pozwoli na wyrównanie ceny cukru jawajskiego na rynku holenderskim do poziomu opłacalności, zaś odpowiednie zamknięcie granic dla importu cukru z pozostałych krajów zapewni przemysłowi cukrowemu na Jawie zbyt ca 85.000 t. cukru w Holandii.

Na podstawie posiadanych pełnomocnictw kryzysowych rząd holenderski wprowadził z dniem 25 listopada r. b., kontyngentowanie wwozu cukru do Holandii.. Warunki kontyngentowania przedstawiają się, jak następuje — kontyngentowaniu podlegają wszystkie rodzaje cukru. Okres skontyngentowania — 6 miesięcy: 25 XI 36 — 25 V 37.

Ustawowy przydział kontyngentu wynosi 80% przeciętnego przywozu brutto w ciągu sześciu miesięcy okresu bazowego. Okres bazowy — r. 1935.

Przywóz cukru z Polski do Holandii od r. 1931 przedstawiał się, jak następuje:

Cukier buraczany surowy (poz. stat. hol. 866)

	ton	1000 hfl.
1931	26.735	1.338
1932	14.288	788
1933	12.516	563
1934	8.545	304
1935	93	3
1936 (paźdz.)	186	7

Cukier buraczany biały, rafinowany (poz. stat. hol. 869)

	ton	1000 hfl.
1931	13.299	1.088
1932	16.965	1.116
1933	3.926	223
1934	335	16
1935	781	33
1936 (paźdz.)	425	16

Jak wynika z powyższych cyfr, przywóz cukru z Polski do Holandii w ostatnich latach uległ gwałtownemu spadkowi. W roku bazowym 1935 przywóz ten był najmniejszy, zatem przysługująca kwota roczna kontyngentu na cukier surowy 72,4 ton. zaś na cukier biały rafinowany 61.4 ton, jest minimalna.

WIDOKI ZBYTU LISTEW DO RAM W INDIACH BRYTYJSKICH.

Indie Brytyjskie przywożą z zagranicy dość znaczne ilości listew do ram. Statystyka oficjalna notuje za rok 1934/35 import o wartości blisko 900 tys. zł. Głównymi dostawcami są: Niemcy, Włochy i Belgia.

Udział Polski jest dość mały (w r. 1934/35 wynosił około 40 tys. zł). Mimo konkurencji krajów zagranicznych listwy do ram produkcji polskiej mają widoki zbytu w szerszych ramach niż dotychczas, o ile akcja eksportowa zostanie należycie postawiona pod względem jej organizacji.

Jak wykazują cyfry statystyki indyjskiej, import z Polski ulegał dotąd znacznym wahaniom, wynosił on (1 rupia = 2 zł):

r. 1930/31 — 46,7 tys. rs.
r. 1931/32 — 21,5 tys. rs.
r. 1932/33 — 5,9 tys. rs.
r. 1933/34 — 26,7 tys. rs.
r. 1934/35 — 19,5 tys. rs.

IMPORT MASZYN I NARZĘDZI ROLNICZYCH DO ARGENTYNY.

Argentyna importuje z zagranicy różne typy maszyn i narzędzi rolniczych, mianowicie: pługi żelazne lub stalowe jednoskibowe

(w r. 1935 — 6.743 sztuki, głównie ze Stanów Zjedn., Kanady, Czechosłowacji i Niemiec), jedno lub wieloskibowe na kołach (2.505 sztuk — z tych samych krajów), lemiesze żelazne do pługów (2.298 ton ze Stanów Zjedn., Kanady, Niemiec, Francji, Hiszpanii i Anglii), części wymienne do pługów (1.586 ton ze Stanów Zjedn., Niemiec, Kanady, Francji), poza tym żniwiarki (1.500 sztuk ze Stanów Zjedn., Kanady), siewniki (2.210 sztuk ze Stanów Zjedn. i Kanady), brony (2.395 sztuk — głównie ze St. Zjedn., mniejsze ilości z Kanady, Niemiec, Anglii), części zamienne do różnych maszyn (3.264 ton — głównie ze St. Zjedn.. następnie z Niemiec, Anglii, Kanady, mniejsze ilości z Francji, Australii, Szwecji, Austrii. Włoch).

Bliższa analiza danych statystycznych wykazuje, że import maszyn i narzędzi rolniczych do Argentyny ma w ciągu lat ostatnich tendencję do wzrostu. W stosunku do globalnego przywozu udział tej grupy wzrósł z 0,7% w r. 1934 do 1,5% w r. 1935. Tendencja wzrostu utrzymuje się nadal; w pierwszym półroczu 1936 import wynosił 7.518 sztuk, a w pierwszym półroczu 1935 — 4.158 sztuk. W związku z eksportem kukurydzy do Stanów Zjednoczonych oraz zniżką cen na szereg artykułów eksportowych w dużych ilościach z Argentyny, polepszyła się wydatnie sytuacja rolnictwa argentyńskiego. Bezpośrednio z tym zaś łączy się wzrost zapotrzebowania na zagraniczne maszyny i narzędzia rolnicze.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 LISTOPADA DO 7 GRUDNIA 1936 R.

AUSTRIA. Oczekiwane jest ogłoszenie obszernej noweli do taryfy celnej jeszcze w ciągu bieżącego roku. Zmiany celne polegać mają jakoby głównie na podwyższeniu obciążenia dotychczasowego, i dotyczyłyby, wyrobów z drzewa, chemikalij, papieru, wyrobów tokarskich, drutu stalowego i innych. Lista artykułów wymagających zezwolenia na wwóz miałaby jednocześnie ulec rozszerzeniu.

BELGIA. Cło na części samochodów i karoseryj uległo zmianie z dn. 16 ub. m.

BRAZYLIA. Kwota dewiz, jaką należy odstępować Bankowi Brazylijskiemu po kursie oficjalnym przy wywozie wełny została obniżona z 35% na 20%.

Dnia 17 ub. m. ukazało się wyjaśnienie w sprawie obniżenia t. zw. urzędowej wagi towaru, który jest opatrzony podkładkami tekturowymi, słomą, trocinami, wełną drzewną i t. p.

CHILE. Do dnia 31 grudnia br. obniżono cło na groch siewny i na siemię lniane

CZECHOSŁOWACJA. Cło na grape-fruit'y zostało obniżone z dniem 11 ub. m.

Sfery handlowe domagają się obniżki cła na jaja.

Z dniem 10 bm. ulega minimalnej zwyżce dodatek celny na żyto — inne dodatki natomiast pozostają bez zmiany.

DANIA. Do parlamentu złożony został projekt nowej ustawy walutowej. Ustawa obecna miała obowiązywać do końca 1937 r. Nowy projekt przewiduje możność zawierania prywatnych transakcyj kompensacyjnych, poza tym możność przenoszenia z jednych firm na inne pozwoleń dewizowych. Istnieje prawdopodobieństwo, że ustawa w brzmieniu, jakie zostanie przyjęte przez parlament wejdzie niedługo w życie i będzie posiadać ważność do końca 1938 r.

Z dniem 1 stycznia 1937 r. wprowadzona zostaje zmiana w wykazie duńskiej Centrali Dewiz, mianowicie pęcherze ryb i żelatyna w płatkach zostają wyłączone z poz. 1411 i przeniesione do poz. 1417

FINLANDIA. W związku z nieodnowieniem dodatkowej umowy fińsko-hiszpańskiej z 1 listopada ub. roku podwyższone zostały cła na kilka południowych artykułów rolniczych.

Ustawa, upoważniająca rząd fiński do stosowania restrykcyj wobec krajów, ograniczających import towarów fińskich, jest co rok przedłużana przez parlament. Obecnie rząd fiński wniósł projekt przedłużenia jej mocy na okres 3 lat, t. j. do końca 1939 r.

Komisja budżetowa wprowadziła zmiany do projektu rządowego reformy taryfy celnej, między innymi w zakresie importu mąki ziemniaczanej i zwrotu ceł, następnie ceł na żyto i mąkę żytnią, przy czym dla artykułów tych mają być wprowadzone cła ruchome, dla żyta w zależności od notowań giełdowych, a dla mąki w zależności od wysokości cła na żyto.

W zakresie premiowania artykułów rolniczych nastąpiła zmiana, mianowicie powiększone zostały premie dla masła, serów wysokogatunkowych, jaj i niezmienione zostały premie dla mięsa wieprzowego, wołowego, reniferowego.

FRANCJA. Cło na kartofle świeże wwożone między 1 lipca a 31 lutego zostało obniżone w myśl dekretu z 17 ub. m.

Dekret z 13 ub. m. podwyższa cła na jod i jodki. Z dniem 27 ub. m. cofnięta została stawka konwencyjna przyznana Austrii na miedź w stopie z cynkiem.

Opłata licencyjna na jaja o wadze niżej 55 gr. (o ile transport nie zawiera jaj o wadze wyższej) została zniesiona w myśl dekretu z 16 listopada br. (p. układ polsko-francuski).

Ogłoszona została decyzja Generalnej Dyrekcji Ceł w sprawie taryfikacji asfaltu niektórych gatunków w związku z pobieraniem podatku importowego.

W myśl rozporządzenia z dnia 27 listopada br. podwyższone zostały kontyngenty na miód oraz na jęczmień browarniany w czwartym kwartale br.

Uległo zmianie obciążenie podatkowe soli kuchennej przy przywozie z zagranicy.

Z dniem 1 bm. uległy obniżeniu cła na wszelkie nasiona i owoce oleiste (m. in. na siemię lniane).

Generalna Dyrekcja Ceł wyjaśnia, iż zakaz przy-

wozu świec obejmuje wszystkie bez wyjątku ich gatunki

Kontyngent przywozowy na węgiel został dwukrotnie podwyższony.

Dozwolony został przywóz choinek (długości ponad 2 m) w okresie od 1 do 25 bm.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Tunis. Dnia 10 ub. m. ogłoszone zostały w Tunisie dekrety francuskie z 2 października br. o obniżeniu ceł i opłat kontyngentowych, o ile dotyczą one towarów objętych unią celną francusko-tuniską.

Dnia 13 ub. m. ogłoszono okólnik w sprawie tymczasowego (do czasu wywozu) zwolnienia od cła beczek żelaznych i stalowych, zawierających produkty chemiczne lub perfumy.

GRECJA. Z dniem 4 ub. m. uległo podwyższeniu cło na stożki kapeluszowe.

Rozporządzenia ogłoszone 12 października br. ustalają cła na płytki stalowe, igły gramofonowe i t. p. oraz na tkaniny gumowe i dziane przeznaczone do wyrobu gorsetów i t. p. specjalnie określonych wyrobów.

HISZPANIA. Według wydanego dekretu wszystkie banknoty hiszpańskie znajdujące się za granicą mają być stemplowane przez konsulaty hiszpańskie.

HOLANDIA. W połowie listopada rb. doszła do skutku transakcja kompensacyjna między Holandią a Czechosłowacją, która przewiduje dostawę 60 wagonów świeżych śledzi do Czechosłowacji w zamian za wwóz do Holandii odpowiedniej ilości zboża z Czechosłowacji. Pozwolenia wwozu na zboże czechosłowackie zostają już wydane importerom holenderskim.

Rozporządzenie z 16 ub. m. znosi ograniczenia przywozu wyrobów z włókna kokosowego.

Wwóz mięsa i przetworów mięsnych z Polski do Holandii jest wzbroniony ze względu na brak umowy weterynaryjnej. Wyjątek natomiast stanowi drób i dziczyzna żywa i bita, których przywóz jest wolny.

IRLANDIA. Dnia 20 ub. m. ustalił rząd nowe okresy kontyngentowe na wwóz opon i dętek samochodowych, obuwia gumowego, lamp elektrycznych, odpadków marmuru oraz cebuli.

Z dniem 11 ub. m. podwyższone zostało cło na jelita do kiełbas.

JUGOSŁAWIA. Dnia 1. bm. wchodzi w życie układ dodatkowy między Jugosławią a Czechosłowacją, w myśl którego Jugosławia obniża cła na następujące towary: piwo, pończochy jedwabne, stożki filcowe, jelita sztuczne, żelazo w płytach i sztabach, rury i łączniki nieobrobione średnicy ponad 8 milimetr., pługi i niektóre ich części, instrumenty do pomiaru przestrzeni, niektóre wyroby z żelaza kutego, maszyny do koszenia i nawożenia, maszyny do cięcia słomy i buraków, oraz niektóre żelazne materiały kolejowe nie produkowane w Jugosławii.

LUKSEMBURG. Wwóz mięsa świeżego poddany został ścisłej reglamentacji przywozowej.

Według dokumentów z 3 i 5 ub. m. pobierane będą opłaty specjalne od masła, mleka, oraz od ubocznych artykułów mleczarskich i niektórych innych wymagających licencyj (jak np. mięsa).

MEKSYK. Obniżone zostały stawki celne na maszyny i obrabiarki przeznaczone dla przemysłu tekstylnego, górnictwa i rolnictwa, — na niektóre rodzaje farb oraz na preparaty metalowe do zwalczania zielska.

NIEMCY. Z dniem 23 ub. m. weszły w życie zmiany tekstu taryfy celnej dotyczącej kartofli (zwolnienie od cła dla przeróbki na krochmal), wątroby wieprzowej oraz dwu uprawnień dla ministra skarbu do zwolnienia od cła (jaj i bananów).

Z dniem 1 grudnia uległo podwyżce cło oraz podatek pobierany od olejów mineralnych.

RUMUNIA. Ministerstwo Finansów poleciło urzędom celnym, aby przy przywozie, wywozie, tranzycie towarów dokonywanym drogą lądową wymagały obok innych dokumentów także międzynarodowej deklaracji celnej, stemplowanej przez urząd celny kraju pochodzenia. W braku ostemplowania, co jest dopuszczalne do 1 stycznia 1937, firma winna załączyć piśmienne wyjaśnienie dlaczego celna deklaracja międzynarodowa nie została ostemplowana.

SZWAJCARIA. Kurs rozrachunku kolejowego z Niemcami został ustalony od 1 XII 36 w wysokości 100 RM = 175,30 fr. szw.

Rada Związkowa uchwaliła zniesienia ograniczeń przywozowych w około 60 pozycjach taryfy celnej oraz obniżyła cło na benzynę i benzol. Wśród towarów, na które zostały zniesione ograniczenia (z mocą od 1 bm.) figurują m. in. następujące: pierze, puch, saletra, części obuwia, nasiona, cebulki kwiatowe, wyroby tokarskie, narty, listwy do ram, meble t. zw. koszykowe (z wikliny etc.), wyroby szczotkarskie, wata celulozowa, tektura, materiały introligatorskie, koce bawełniane, płyty kauczukowe, wyroby kamieniarskie, przedmioty związane z kanalizacją z fajansu i porcelany (także wanny!), niektóre wyroby szklane, kotły do prania bielizny, drut, kule i śrut ołowiane, frezarki do obróbki metali, wózki dziecięce, żywice do celów technicznych, lakiery, laki i t. p. oraz fajki i kilka innych.

TURCJA. Układ handlowy z Brazylią został przedłużony o 3 miesiące, licząc od 1 X 36.

UNIA POŁUDN.-AFRYK. Według proklamacji ogłoszonej 30 października — rury stalowe do przewodów elektrycznych zostały zaliczone do wyrobów, podlegających opłacie cła antydumpingowego.

WIELKA BRYTANIA. Na okres od 15 grudnia br. do 31 lipca 1937 r. wprowadzone zostało cło 100% ad valorem od wszelkich przedmiotów związanych z koronacją m. in. od przedmiotów pamiątkowych, postaci króla, flag i t. p.

Z dniem 1 grudnia br. następuje zmiana cła na przędzę i „słomę“ ze sztucznego jedwabiu

Z dniem 24 ub. m. wprowadzone zostało minimal-

ne cło alternatywne na fartuchy i kitle (overalls) gumowe.

WŁOCHY. Podsekretariat dla Wymiany i Walut wydał zarządzenie zezwalające na otwieranie w bankach dewizowych od 1 XII 36 kont „wolnych“ dla banków zagranicznych, towarzystw, firm, które mają siedzibę za granicą oraz obywateli zagranicznych zamieszkałych czasowo we Włoszech. Konta te mogą powstawać jednak z dewiz odstąpionych po 30 XI 36. Posiadacze tych kont mogą dysponować z nich wszelkie płatności we Włoszech w każdej walucie lub przenieść za granicę.

Uległy obniżeniu cła na żyto i mąkę żytnią oraz na kukurydzę niektórych gatunków i na mąkę z takiejże kukurydzy.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma agenturowa w Algierze obejmie przedstawicielstwo artykułów fajansowych i porcelanowych. E/30649/95/Kl.

Firma komisowa w Bagdadzie obejmie przedstawicielstwo artykułów żelaznych, włókienniczych, pończoch, oraz lektury. E/28008/4F/Kl.

Firma angielska interesuje się importem wyrobów elektrotechnicznych i radiowych na własny rachunek. P/30424/50/Ro.

W Afryce Południowej istnieją możliwości zbytu fortepianów, mebli metalowych oraz lamp elektrycznych. P/30563/5B/Ro.

Firma w Bejrucie pragnie nawiązać kontakt z eksporterami artykułów włókienniczych, spożywczych, sanitarnych i papieru. E/9232/4E/KL.

Firma w Bombaju nawiąże kontakt z wytwórcami żelaza, stali, galanterii żelaznej i artykułów chemicznych. E/30070/22/44/Kl.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski podkładek z cienkiego kauczuku, służących do fabrykacji potników. P/29724/59/M.

Firma angielska poszukuje dostawców drewnianych zabawek, jak kubki, kubełki, szpadelki, taczki i t. d. P/29691/54/Sz.

Firma hamburska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich, specjalnie koszy wiklinowych. P/28009/49/Sz.

W Malajach Ang. istnieje zapotrzebowanie na platery P/27788/59/Sz.

Rynek Indyj Brytyjskich ma zapotrzebowanie na odbiorniki radiowe. P/30064/50/Sz.

Firma amerykańska poszukuje dostawców słomek do picia z białego i kolorowego celofanu. P/30427/54/Sz.

Firma niemiecka poszukuje na eksport na rynki zamorskie wszelkiego rodzaju wyrobów koszykarskich. P/31144/49/Sz.

Istnieją możliwości zbytu wyrobów cukierniczych w Mandżurii. P/30110/3J/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

PRODUKCJA I ZNACZENIE SUCHEGO LODU.

„Suchy lód“ tj. bezwodnik kwasu węglowego, jako ciało stałe, ma coraz większe zastosowanie w przewozach morskich (konserwacja mięsa i innych produktów), przy transportach ryb koleją, przy fabrykacji konserw itd. „Suchy lód“ nas tym bardziej interesuje, że i w Polsce od niedawna mamy jego produkcję. Na czasie więc będą odpowiednie informacje.

Produkcja suchego lodu.)*

Suchy lód, czyli bezwodnik kwasu węglowego, bardzo silny środek pochłaniający ciepło, a w stanie ciekłym niezmiernie trudny do przechowania, został po raz pierwszy stężony do konsystencji ciała stałego na skalę przemysłową w Ameryce w r. 1924.

Od tego czasu datuje się powolny, lecz stały rozwój produkcji suchego lodu, początkowo w Stanach Zjednoczonych, a potem we wszystkich prawie krajach europejskich.

Konsumcja lodu suchego w Ameryce wynosiła w r. 1924 od 300 do 400 ton, w roku 1927-8 dochodziła już do 5.000 ton, ostatnio zaś wynosi tam przeszło 100.000 ton rocznie. W Anglii konsumcja suchego lodu wynosi 12.000 ton rocznie. Zjednoczony Przemysł Chemiczny Wielkiej Brytanii Imperial Chemical Industries, popularnie zwany I. C. I., posiadający olbrzymie zakłady chemiczne w Billingham pod Londynem (angielskie Mościce) jest największym producentem suchego lodu w Anglii, a zarazem wynalazcą i posiadaczem licencji urządzeń dla przechowywania oraz stosowania suchego lodu.

W Polsce rozpoczęto właściwą produkcję suchego lodu na wiosnę 1936 r. w Krynicy, gdzie istnieje naturalny szyb bezwodnika węglowego. Odkrycia tego dokonano podczas wierceń przy nowym źródle, gdzie na głęboko-

*) Według danych Komitetu Chłodnictwa.

ści 900 m otrzymano bardzo silny wybuch tego gazu. Krynica początkowo produkowała bezwodnik w stanie płynnym dla własnych celów, obecnie wzięto się do szerszego wykorzystania tego źródła przez skomprymowanie bezwodnika węglowego. Produkcja suchego lodu wyniesie chwilowo w Krynicy ca 500 ton rocznie przy pomocy jednej zainstalowanej sprężarki.

Własności bezwodnika węglowego.

Bezwodnik węglowy w zwykłej temperaturze jest gazem bezbarwnym, niewidocznym, niepalnym i bezwonnym. Jest on gazem nietrującym. Różni się tym od wody, że nie może istnieć w stanie płynnym przy normalnym ciśnieniu atmosferycznym. Pod ciśnieniem 4—5 atm. ilość gazu rozpuszczona w wodzie jest prawie proporcjonalna w stosunku do ciśnienia. Bezwodnik węglowy może jednak istnieć jako ciało stałe tylko na skutek posiadania bardzo niskiej temperatury.

Bezwodnik węglowy stężony w postaci ciała stałego, przedstawia białą masę podobną do lodu sztucznego. Podczas topnienia sublimuje on, to znaczy przechodzi wprost z ciała stałego w stan gazowy, w przeciwieństwie do lodu wodnego, topniejącego na masę płynną. Własność niezawilgocania materiałów i towarów ochładzanych stanowi jedną z największych korzyści suchego lodu.

Ciężar właściwy stężonego bezwodnika węglowego (suchego lodu) jest bardzo wysoki i wynosi od 1,3 do 1,5 zależnie od wysokości ciśnienia zastosowanego w czasie fabrykacji (30—100 atm.)

Własności ciepłochłonne.

Przy temperaturze + 15 st. C własności ciepłochłonne suchego lodu wynoszą 150 ca w porównaniu z 80 cal. dla lodu naturalnego.

Objętość lodu suchego, potrzebna przy schłodzeniu pewnej ilości produktu, jest od 7 do 12 razy mniejsza od potrzebnej w tych samych warunkach objętości lodu naturalnego, czy sztucznego. Stosunek ten zależy oczywiście zarówno od temperatury zewnętrznej, jak i od temperatury chłodzonego produktu oraz od tego czy ma miejsce statywne oziębianie czy też odbywa się ono podczas transportu towaru.

Sposób otrzymywania.

Bezwodnik węglowy otrzymuje się przy zastosowaniu następujących metod: 1) ze źródeł naturalnych, wydzielających w dużych ilościach CO_2 (szyb w Krynicy i Colorado). 2) przez działanie kwasami (siarczanym i solnym) na marmur i wapień, metoda praktycznie nie stosowana, powodująca duże zanieczyszczenia gazu CO_2 siarką H_2S. 3) przez spalanie koksu, a więc absorbcję gazu z płonącego koksu za pomocą ługu potasowego. Proces bardzo dobry, dający wysokiego gatunku CO_2 i w dużych ilościach. 0,5—0,75 kg koksu daje ca 1 kl. CO_2, 4) otrzymuje się CO_2 przy procesach biochemicznych, a więc w procesach fermentacyjnych (produkcja spirytusu).

Sposobów *fabrykacji* suchego lodu w Europie stosuje się pięć, znacznie różniących się technicznie pomiędzy sobą.

Przewożenie suchego lodu.

Do racjonalnego przechowywania i przewożenia suchego lodu używa się skrzynek izolowanych szczelnie, metalowych lub drewnianych. Normalna strata wskutek promieniowania i parowania dochodzi do 20 proc. w ciągu 24 godzin, przy przewozie jednak w odpowiednich naczyniach strata owa zredukowana być może do 5 proc.

W Billingham, przy produkcji, wynoszącej do 600 ton w lecie, strata przy przemysłowym zużytkowaniu suchego lodu wynosi zaledwie 0,3 proc. na dobę.

Cena suchego lodu.

Koszt produkowanego w Krynicy lodu suchego wyniesie 27,5 gr za 1 kg, loco fabryka w Krynicy, wobec przeciętnej ceny lodu wodnego, wynoszącej ca 3 gr za 1 kg. Stosunek cieplny wynosi w warunkach polskich 5 — 14.

W Niemczech stosunek ceny lodu wodnego do suchego wynosi 1 — 15.

W Stanach Zjednoczonych koszt wyprodukowania suchego lodu waha się od 5,5 do 12 centów za 1 kg.

Dostawa do odbiorców.

Jest rzeczą ważną, ażeby przy rozdzielaniu suchego lodu odbiorcom stworzyć pewną liczbę miejscowych składów, umieszczonych w centrach poszczególnych okręgów konsumcji, do których dowoziłoby się lód w możliwie dużych transportach. Każdy z tych składów musi zapewnić w dalszym ciągu podział ładunku i dalsze jego przewiezienie do poszczególnych punktów konsumcji przy pomocy jak najszybszych środków transportu. Tak zorganizowana jest sprawa rozdziału suchego lodu w Anglii. Wielkie składy spotykamy tam w takich centrach konsumcji, jak Leeds, Manchester, Liverpool, Nottingham, Birmingham, Londyn, Bristol, Glascow, Edinburg, Aberdeen itp. Do tych ośrodków dowożony jest lód w kontenerach izotermicznych, pozwalających na osiągnięcie jak najmniejszej straty podczas przewozu. Pożądanym jest, aby owe składy znajdowały się jak najbliżej linij kolejowych. Suchy lód, przewożony zazwyczaj w formie 20 — 40 kg kostek, umieszczonych w kontenerach, rozpiłowywany jest następnie na bloki wielkości, odpowiadającej wymaganiom poszczególnych odbiorców. Bloki te pakuje się dalej w grubą karbowaną tekturę, która jest dobrym izolato-

rem. W tym stanie przesyła się transport suchego lodu do miejsc oddalonych od centrów nie więcej, jak kilka godzin. Transporty na dalsze dystanse wymagają ściślej izolowanego opakowania.

W warunkach polskich zawarta została umowa z Ministerstwem Kolei, mocą której Ministerstwo podejmuje się zużytkować dla swych celów całą wyprodukowaną ilość suchego lodu. Na razie do celów transportowych używane będą normalne wagony-lodownie, w których umieszczane będą skrzynki-bunkery, o pojemności 30 do 300 kg lodu suchego. Przewidziane są obecnie cztery punkty stacyjne: Lwów, Tarnów, Zagłębie Dąbrowskie i Poznań. W tychże punktach będą się znajdowały wagony składnice suchego lodu. Początkowo z lodu suchego korzystać będą transporty przetworów mięsnych.

Nie ulega wątpliwości, że z biegiem czasu suchy lód nabierze znaczenia również w warunkach naszego przemysłu rybnego.

WIDOKI ZBYTU ŁOSOSI I WĘGORZY W HOLANDII.

Holandia jest poważnym importerem węgorzy i łososi. Import wynosi przeciętnie przeszło 500 ton świeżych, wzgl. solonych węgorzy (w 1935 r. — 387 ton za 370.105 Flh.) i mniej więcej również tyle świeżych łososi. Firmy holenderskie wykazują duże zainteresowanie węgorzami i łososiami wiślanymi, natomiast bałtyckie są uważane jako gatunek niższy, trudny do zbycia i idą tylko w okresie większych chłodów, przy czym z różnych miejscowości bałtyckich nadchodzą na warunkach konsygnacyjnych.

W Państwowym Instytucie Eksportowym znajdą zainteresowani bliższe informacje o cenach rynkowych i firmach, które zamierzają zająć się importem z Polski. Dotychczasowe trudności zbytu polegały na tym, że Polska nie posiada specjalnych kontyngentów, a w latach bazowych, na których opiera się kontyngent autonomiczny, importu z Polski nie było. P. I. E.

KRONIKA.

— **PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W LISTOPADZIE.** Przywóz towarów rybnych do Gdyni w listopadzie wyniósł ogółem 7.540 ton, z czego na port handlowy przypada 411 ton, a na port rybacki 7.129 ton.

Do portu rybackiego zawinęło 23 statków w czym tylko jeden pod flagą polską. Z Anglii na 13 statkach przywieziono: śledzi świeżych w lodzie 630 ton, śledzi solonych jarmuckich: 21.462/1 oraz 8.618/2 beczek. Z Holandii 7 statków wyładowało: śledzie solone z polskich połowów „Mewy" 7.120 beczek morskich, śledzi solonych importowanych holenderskich 3.105/1 i 560/2. Z Islandii jeden statek przywiózł śledzi solonych, matjesów: 2.135/1 i 813/2 beczek. Z Norwegii dwa statki miały: śledzi solonych 3.207/1 oraz 491/2 beczek, tranu rybnego: 48 ton, mączki rybnej 31 ton, konserw rybnych 62 ton, ryb świeżych 4 tony.

Do portu handlowego z drobnymi przesyłkami rybnymi zawinęło 36 statków, w tym 5 pod polską flagą. Śledzi solonych przywieziono 650/1 beczek z Łotwy, Holandii, Niemiec, Norwegii i Anglii. Tranu: 80 ton z Norwegii, 65 ton z Holandii, 37 ton z Danii, 16 ton z Niemiec, 14 ton z Portugalii. Ryb świeżych: 10,5 ton z Holandii, 6 ton ze Szwecji, 1 tona z Norwegii. Konserw rybnych ogółem 49 ton: tj. 29 ton z Łotwy, 8 ton z Portugalii, 3 tony z Norwegii, po 2 tony ze Szwecji i Danii, po 1 tonie z Estonii, Niemiec i Belgii, reszta z Francji, USA i Brazylii.

Obroty rybne wzrosły w stosunku do ubiegłego miesiąca, jak i w stosunku do listopada roku ubiegłego.

Z portu rybackiego wysłano ogółem trzysta wagonów z towarem rybnym, z tego 18 do Gdańska, 4 do Rumunii, 1 do Czechosłowacji, reszta do kraju.

(K. P. R.)

WYSTAWY I TARGI

ROZDANIE ODZNACZEŃ UCZESTNIKOM WYSTAW W GDYNI.

W dniu 17 bm. odbyło się w Izbie naszej wręczenie nagród wystawcom, którzy wzięli udział w tegorocznej Wystawie Przemysłu Hotelarskiego, Gastronomicznego i Cukierniczego w Gdyni.

Wręczenia nagród dokonał dyrektor Izby dr J. Kulikowski Przewodniczący Komisji Konkursowej Wystawy, w obecności dyrektora Izby Rzemieślniczej w Toruniu p. Bischoffa, wygłaszając przy tym okolicznościowe przemówienie.

Nagrodzone zostały firmy następujące:

Medalami złotymi:

Polski Przemysł Wódczany S. A. Warszawa, Książęcy Browar Tychy Górny Śląsk, Haberbusch i Schiele Zjednoczone Browary Warszawskie, Warszawa, Browar Kuntersztyn S. A. Grudziądz, Norblin B-cia Buch i T. Werner Warszawa, Majętność Pudliszki, wł. Stanisław Fenrych, Maggi Sp. z ogr. odp. Poznań.

Medalami srebrnymi:

Fabryka Wódek i Likierów Antoni Kaźmierski Chojnice, S. A. Hochschultz Nast. Sp. z ogr. odp. Wejherowo, Jerzy Jenkner i Ska, Kamienica Bielsko, Zakłady Szklarskie Ryszard Zieliński Gdynia, Hotel Słupski Gdynia, Bydgoska Wytwórnia Środków Spożywczych „Omega" Zygmunt J. Kosiński i Ska Bydgoszcz, Jan Mendlikowski Gdynia, Cukiernia Jerzy Fangrat Gdynia, Zakłady Wyrobów Cukierniczych „Knorr" Poznań. Cukiernia Władysław Wett Gdynia.

Medalami brązowymi:

Wędzarnia Ryb Antoni Budzisz. Gdynia.

Dyplomami:

Cukiernia i Kawiarnia Kazimierz Janik Gdynia, Restauracja Śląska „Kondziela" Gdynia, Pierwsza Gdyńska Fabryka Soków Owocowych Aljozy Nagórski Gdynia, Fabryka Wód Gazowych Feliks Gleske Wejherowo. Handel Win i Wódek Józef Wikaryjczyk Gdynia.

Ponadto rozdano nagrody następującym osobom, które brały udział w Wystawie Przemysłowo-Rzemieślniczej w Gdyni w r. 1935:

Medale złote otrzymali:

Franciszek Józefowicz, mistrz zduński Gdynia, Józef Langiewicz, arch. bud. Gdynia. Sylwester Lewandowski, mistrz malarski Gdynia. Piotr Bedła. mistrz zduński Gdynia, Marian Gierszal, mistrz stolarski Gdynia. Wojciech Patalas, mistrz malarski Gdynia.

Medale srebrne otrzymali:

Andrzej Guzman, mistrz ślusarski Gdynia, Józef Majdański, mistrz krawiecki Gdynia, Eryk Wallotek (Biuro Techn.-Handl.) Gdynia. Stefan Żurawski, mistrz zduński Gdynia.

TARGI BRYTYJSKIE W 1937 R.

W czasie od dnia 15 do 26 lutego 1937 r. odbędą się w Londynie i w Birmingham targi brytyjskie. Targi te są zorganizowane w ten sposób, iż umożliwią kupcom całego świata zapoznanie się w sposób jak najdogodniejszy w możliwie krótkim czasie z szerokim zakresem brytyjskiej produkcji. Targi są podzielone na dwie sekcje. Sekcja Londyńska obejmuje wszystkie przemysły, z wyjątkiem inżynierskiego i wyrobów żelaznych, produkty tych ostatnich przemysłów wystawione będą w Birmingham

Ulgi przejazdowe dla osób udających się na Targi z Europy będą udzielane przez koleje, towarzystwa okrętowe i linie lotnicze. Przewidziane są zniżki w granicach od 10 do 50 proc. od cen biletów. Linia regularna angielska Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, której statek Baltrover kursuje pomiędzy Gdynią a Londynem również udziela warunków ulgowych na przejazd do Anglii i z powrotem.

Bliższych informacyj dotyczących Targów udziela najbliższy Brytyjski Urzędnik Handlowy, dyplomatyczny lub konsularny, Komisarz Handlowy, Departament Handlu Zamorskiego 35, Old Qeen Street. Londyn. S. W. 1, lub Izba Handlowa w Birmingham 95, New Street, Birmingham.

TECHNICZNE TARGI — NOWOŚCI W FINLANDII.

W dniach od 10 do 18 kwietnia 1937 r. odbędą się w Helsinkach Techniczne Targi Nowości, w których wziąć mogą udział również zainteresowane firmy polskie. Targi te wzbudzają duże zainteresowanie wśród firm fińskich. Uwzględniając zwyżkową koniunkturę, jaką da się zaobserwować ostatnio na rynku fińskim, udział firm polskich jest pożądany. Należy dodać, że firmy, pragnące wziąć udział w Wystawie, mogłyby na ten temat porozumieć się z Sekretariatem Targów: Helsingfors, Messuhalli, Turuntie 17.

BROSZURA O RACJONALNYM URZĄDZANIU LODOWNI GOSPODARSKICH.

Komitet Chłodnictwa przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu wydał ostatnio broszurę Dra D. J. Tilgnera pt.: „Lodownie Gospodarskie", dającą szereg praktycznych wskazówek co do sposobów zbierania lodu naturalnego, jego przechowywania oraz zastosowania przy konserwacji i transporcie produktów spożywczych.

Ponieważ dotąd odczuwało się dotkliwy brak wypróbowanych wzorów lodowni gospodarczych, wspomniane wydawnictwo Komitetu Chłodnictwa ma wielkie praktyczne znaczenie, tym bardziej, że opracowane zostało w porozumieniu z zainteresowanymi instytucjami, przede wszystkim zaś ze Związkiem Spółdzielni Rolniczych i Zarobkowo-Gospodarczych R. P. oraz ze Związkiem Organizacyj Rybackich R. P.

Broszura jest do nabycia po zł 1,20 za egzemplarz w Komitecie Chłodnictwa Warszawa, ul. Wiejska 10, może być również wysłana pocztą po wpłaceniu na konto Komitetu w P. K. O. nr 19555 wyżej wspomnianej sumy z równoczesnym podaniem adresu wpłacającego i wskazaniem przeznaczenia wpłaty.

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN* CAPELLA*	21. 12. 28. 12.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby) *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	25. 12. 30. 12.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri **2) Turku, Helsinki, Viipuri** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co tydzień	MARTHA RUSS I	10. 1.
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN* CAPELLA*	21. 12. 28. 12.	**Tallinn** *(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CIESZYN* CAPELLA*	25. 12. 30. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	JÄRVAMAA KODUMAA	24. 12. 7. 1.
SKJOLD	3. 1.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	SKJOLD	4. 1.
		ŁOTWA		
H. A. NOLZE MINOS* I. s.	22/23. 12. 28. 12.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	H. A. NOLZE MINOS* I. s.	22/23. 12. 28. 12
SKJOLD	3. 1.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	SKJOLD	4. 1.
PIONIER I	22. 12. 5. 1.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	24. 12. 7. 1.
		LITWA		
PIONIER I	22. 12. 5. 1.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	24. 12. 7. 1.
MARIEHOLM*	7. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	7. 1.
SKJOLD	3. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	4. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
URD	28. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	30. 12.
		Stockholm — Kalmar		
BIA MARIEHOLM*	5. 1. 7. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	BIA MARIEHOLM*	5. 1. 7. 1.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
IWAN	22. 12. 5. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	22. 12. 5. 1.
BLENDA	28. 12.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	30. 12.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
EGON* LIBAU	28. 12. 4. 1.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	EGON* LIBAU	28. 12. 4. 1.
		NIEMCY		
		Hamburg		
ALBERT TCZEW HINRICH	22. 12. 2. 1. 2. 1.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	ALBERT TCZEW HINRICH	22. 12. 2. 1. 2. 1.
		Bremen		
H. A. NOLZE MINOS* I. s.	22/23. 12. 28. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	H. A. NOLZE MINOS* I. s.	22/23. 12. 28. 12.
		DANIA		
		Kopenhaga		
SLEIPNER	23. 12. 30. 12.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	24. 12. 31. 12.
		Kopenhaga		
unieruchomiona		*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
		Odense — Aarhus		
ERNA	23. 12. 6. 1.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	23. 12. [illegible] 1.
		NORWEGIA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
BORGILA BRISK	28. 12. 31. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BORGILA BRISK	28. 12. 31. 12.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
URSA JAEDEREN	22. 12. ok. 5. 1.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	URSA JAEDEREN	28. 12. 11. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)		
		co 2 tygodnie		
LECH*	27. 12.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	BALTROVER*	24. 12.
BALTROVER*	3. 1.	co 2 tygodnie	LECH*	31. 12.
		Hull		
LUBLIN*	27. 2.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	24. 12.
LWÓW*	3. 1.	co tydzień	LUBLIN*	31. 12.
		Manchester/Liverpool		
UFFE	26. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	UFFE	26. 12.
		co 1—2 tygodnie		
		Leith/Grangemouth		
HAARLEM	24. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	HAARLEM	24. 12.
STATEK	2. 1.	co tydzień	STATEK	2. 1.
		Bristol i Cardiff		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
LINDENAU	ok. 22. 12.	co miesiąc	LINDENAU	ok. 22. 12.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
ORPHEUS	23. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	ORPHEUS	23. 12.
STATEK	30. 12.	co tydzień	STATEK	30. 12.
CHORZÓW	22. 12.	**Rotterdam**	CHORZÓW	23. 12.
VIKSTEN	28. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	VIKSTEN	23. 12.
PUCK	29. 12.	co tydzień	PUCK	30. 12.
NEREUS l. s.	28. 12.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	NEREUS l. s.	28. 12.
OREST l. s.	1. 1.	1—2 razy w tygodniu	OREST l. s.	1 1.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUSSARD	24. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	24. 12.
WIBORG	23. 12.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*	WIBORG	23. 12.
		co 16/18 dni		
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	22. 12.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	23. 12.
ŚLĄSK*	29. 12.	co tydzień	ŚLĄSK*	29. 12.
		(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)		
BUSSARD	24. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	24. 12.
—		*(Rummel & Burton)*		
		co 3 tygodnie	RUTENFJELL	24. 12.
JÄRVAMAA	23. 12.	**Antwerpia**		
KODUMAA	6. 1.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
WARSZAWA	29. 12.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	WARSZAWA*	1. 1.
	12. 1.	co 2 tygodnie		15 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
SKJOLD	3. 1.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	SKJOLD	4. 1.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
PORTO	7. 1.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	LISBOA PORTO	23. 12. 7. 1.
—		**Porty Sycylii** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
NEREIDA druga połowa stycznia		**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	NEREIDA druga połowa stycznia	
LIGURIA	5. 1.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	ALICANTE	30/31. 12.
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
GUNBORG VINGALAND*	21. 12. 31. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	GUNBORG VINGALAND* VASALAND*	28. 12. 6. 1. 30/31. 1.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	RUTENFJELL HELLEN	24. 12. 5/10. 1.
LEWANT	16. 1.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LECHISTAN* LEWANT*	21. 12. 19/21. 1.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
BATORY*	22. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	5. 1.
BATORY*	26. 1.	co 2—4 tygodnie	BATORY*	2. 2.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)	CLIFFWOOD*	22. 12.
SAGAPORACK	25. 12.	*(American Scantic Line)*	SAGAPORACK	4. 1.
CITY OF FAIRBURY	2. 1.	co tydzień	SCANYORK*	28 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
PORTO	7. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	LISBOA	23 12.
		co 2 tygodnie	PORTO	7. 1.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
KR. MARGARETA	22. 12.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	KR. MARGARETA	
		co 3 tygodnie		30. 12/2. 1.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
PUŁASKI*	11. 1.	co 2 tygodnie	CASTELLHOLM	6/7. 1.
		(Rothert & Kiłaczycki)	WILLIAM BLUMER	5. 1.
		co 6 tygodni	PUŁASKI*	20. 1.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)		
KAAPAREN	24/25. 12.	co miesiąc	KAAPAREN	24/25 12.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	CYCLOPS	9. 1.
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	MERIONES	6. 2.
—		co 3 tygodnie	STATEK	6. 3.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	FORMOSA	ładuje
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
		Houston, Galveston, New Orleans		
VASAHOLM	29. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TOPEKA	18. 1.
TOLEDO	5. 1.	co 3—10 dni na wejściu	STUREHOLM	17. 2.
		co miesiąc na wyjściu		
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)		
CRIPPLE CREEK	30. 12.	*Southern States Line*	CRIPPLE CREEK	30. 12.
NISMAHA	2. 1.	co 2—4 tygodnie	NISMAHA	2. 1.
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	P. N. DAMM	ładuje
		Linia Meksykańska Towarzystwa		
—		*Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe*	ALSSUND	29. 1.
		co 3—6 tygodni		

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

22 grudnia:

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
m/s PIONIER I lin. z Rygi/Kłajpedy dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s H. A. NOLZE lin. z Rygi i Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s KRAKÓW z Ameryki Środkowej dla wyładowania, Żegluga Polska.
s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s KOMET ze złomem, PAM.

23 grudnia:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ORPHEUS lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Lenczat.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s JÄRVAMAA lin. z Antwepii po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.
s/s MARS po węgiel, Speed.

24 grudnia:

m/s KAAPAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s HAARLEM lin. po ładunek do Leith, Reinhold
s/s NORDMARK ze złomem, Rummel & Burton.
s/s RUTENFJELL lin. po ładunek do Antwerpii i portów Lewantu, Rummel & Burton.

25 grudnia:

s/s SAGAPORACK lin. z N. Yorku tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s KRAKÓW po wyładunku, będzie ładować węgiel, PAM.
s/s RAUNA po węgiel. Bergenske.

26 grudnia:

s/s UFFE lin. ze Swansea, Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s ROLF po węgiel, MEW.

27 grudnia:

s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyładow., Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
s/s DEKABRIST z rudą, Pantarei.
s/s NADIN po węgiel, PAM.
s/s MERCUR po węgiel, PAM.

28 grudnia:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich do N. Yorku, Amer. Scantic Line.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URD lin. wsch. szwedzka dla wy- i załad., PAM.
s/s BLENDA lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, PAM.
s/s EGON lin. zach. szwedzka dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s BORGILA lin. wschodnio norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s URSA lin. zach. norweska tylko dla ładowania, Bergenske.
s/s VIKSTEN dodatk. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, PAM/Żegluga Polska.
s/s NEREUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s CYCLOPS lin. Dal. Wschodu po towary i węgiel, PAM.
s/s ELLAVORE z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
s/s DAISY po węgiel, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, PAM.
s/s ASPOE po węgiel, PAM.
s/s SYLT po węgiel, MEW.
s/s GLITT po węgiel, Speed.

29 grudnia:

m/s VASAHOLM lin. z portów Gulfu (zat. Meksykańskiej) tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s WARSZAWA lin. z Havre dla wyład. i zaokrętow. emigrantów, Polbrit.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania. Żegluga Polska.

30 grudnia:

m/s KRONPRINZESSAN MARGARETA lin. po ładunek do Rio, Santos, B. Aires, OCAGO.
s/s CRIPPLE CREEK lin. zat. Meksykańskiej dla wy- i załadowania, PAM.
s/s HEBE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania
s/s ALICANTE lin. po ładunek do portów zachodnio-śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s ARNIS po węgiel, Bergenske.
s/s DELPHOI ze złomem, PAM.

31 grudnia:

s/s BRISK lin. wschodnio-norweska dla wy- i załadowania, Bergenske.

SYTUACJA NA GDYNSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH. (21 XII 36.)

Już na początku listopada wśród importerów towarów gwiazdkowych panowało przeświadczenie, że tegoroczny sezon gwiazdkowy o ile nie zawiedzie zupełnie, to da się jednak we znaki niektórym importerom, szczególnie tym, którzy nie brali pod uwagę ciężkiej sytuacji, w jakiej znajdują się najszersze masy społeczeństwa, pochopnie pośpieszyli się ze sprowadzeniem towarów gwiazdkowych ponad ich możliwości obrotowe. Przewidywania te ziściły się. Siła nabywcza społeczeństwa była w bieżącym sezonie znacznie mniejsza niż w latach poprzednich. Ostatnie obliczenia wykazały, że spadek konsumcji towarów gwiazdkowych w tegorocznym sezonie wynosi około 40 — 50% w stosunku do roku ubiegłego, zależnie od rodzaju towaru. Wskutek tego zapasy odnośnych towarów są u niektórych importerów bardzo duże, szczególnie orzechów, migdałów i niektórych owoców południowych suszonych i przez to importerzy ci są narażeni na straty.

W innych towarach kolonialnych jak kawa, herbata, korzenie itp. sytuacja zmienna. Dowóz i podaż nieregularna, co powoduje duże wahanie cen.

Kawa surowa.

Odczuwa się brak kawy brazylijskiej. — Ostatnim rejsem „Kościuszki" nadeszły większe ilości kawy. Kawa ta nie może wejść jednak do wolnego obrotu z powodu niezałatwienia formalności, związanych z pozwoleniami przywozu. W artykule tym zainteresowanie jest słabsze niż w poprzednich okresach. Ceny wahają się: Victoria względnie Rio 7 — zł 4,25 do 4,30 za kg, Santos — 5,05—5,15 zł.

Na kawy niebieskie ceny bez zmiany. Tendencja słaba. Dowóz duży. Odbiorców brak.

Herbata.

Wskutek zwiększonych dowozów podaż dostateczna. Zainteresowanie nadzwyczajne. Ceny dalej zniżkują. Gorączka, która panowała w tym artykule przeszła. Niepowołani importerzy, którzy dzięki swym znajomościom w Warszawie z łatwością i szybkością otrzymywali promesy na przywóz herbaty w zamian za eksport i na tym robili kokosowe interesy, nie mogą znaleźć już tak łatwo nabywców właściwych (importerów prowadzących herbatę) na kupno promes. Zniżyli oni już haracz, jaki z tytułu tego pobierali, lecz i to im dużo nie pomogło, gdyż właściwi importerzy zajęli wobec tych przygodnych kupców papierkowych stanowisko wyczekujące, tak, że bardzo często nie znajdują oni nabywców na promesy. Prawdopodobnie przyjdzie im się wycofać z tego handlu.

Ceny na herbatę kształtują się obecnie następująco: Sumatra zł 14,50—14.80 za 1 kg, Ceylon — 14,80—15,50 zł. Herbata z Indyj Brytyjskich utrzymana jest w cenie herbaty cejlońskiej.

Korzenie.

Podaż na pieprz dostateczna. Tendencja słaba. Cena waha się w granicach 4,75 zł za kg pieprzu czarnego. Cynamon i ziele angielskie nadal poszukiwane. Dowozy tych artykułów są niedostateczne z powodu małych kontyngentów przywozowych. Towarów tych brak jest na rynku gdyńskim, a o ile jakaś z firm importowych posiada jeszcze drobne ilości tych artykułów, to sprzedaje je po cenie zł 7,60—7,70 za 1 kg.

Pozwolenia przywozu na korzenie z kontyngentu listopad/grudzień, pomimo podziału kontyngentów w pierwszej połowie listopada nie zostały jeszcze wydane. Firmy otrzymały dopiero zawiadomienia do uiszczenia opłat manipulacyjnych na przyznane im kontyngenty.

Owoce suszone.

Sytuacja w niektórych gatunkach owoców suszonych poprawiła się. Odnosi się to jedynie do fig i rodzynek. Na ostatnie tendencja nawet mocna. Natomiast na sułtanki zainteresowanie słabe, a na orzechy brak jest w ogóle reflektantów. Ceny za 1 kg w hurcie: figi zł 1,45, rodzynki zł 1,90—1,95, koryntki 1,30—1,35, sułtanki tureckie i greckie zł 1,90—2,05, orzechy włoskie zł 1.95—2,10 orzechy laskowe 2,95—3,00, orzechy laskowe tureckie 3,40.

Masło i ziarno kakaowe.

Sytuacja w tych dwóch artykułach bez zmiany. Ceny za towar oclono loco magazyn w porcie za 1 kg: masło kakaowe 4,50—4,55 zł, ziarno kakaowe 2,20—2,60 zł zależnie od gatunku.

KRONIKA

USTALENIE POJĘCIA PARTII DLA ZIARN KAKAOWYCH.

Podczas ostatnio odbytego posiedzenia Komisji Podatkowej naszej Izby ustalono pojęcie partii w handlu ziarnem kakaowym i to w tym sensie, że za partię tego produktu uważać należy 5 ton.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 17 grudnia br. C. K. P. dokonała podziału kontyngentu 2.000 ton pomarańcz palestyńskich. Kontyngent clearingowy.

Dnia 22 grudnia C. K. P. dokona podziału kontyngentu przywozowego na winogrona, daktyle i orzechy z Francji.

NOWE TRANSPORTY HERBATY I KAWY.

Dnia 14 XII br. nadeszło do Gdyni s/s „Lech" 8.000 kg herbaty z Malai Brytyjskich.

Dnia 16 XII s/s „Puck" przywiózł z Rotterdamu dalsze dwa transporty herbaty z Malai Brytyjskich, ogólnej wagi 1.653 kg.

Dnia 13 bm. s/s „Kościuszko" wyładował zapowiedziane w ostatnim numerze Biuletynu 14.927 worków kawy brazylijskiej.

s/s „Puck" przywiózł w dniu 16 XII br. 315 kg kawy z Indyj Holenderskich.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 6 grudnia br. nadszedł do Gdyni s/s „Vikingland" i przywiózł z Grecji kilka partyj owoców suszonych: 11.500 kg fig i koryntek, 148.400 kg fig i sułtanek oraz 63.000 kg rodzynek i sułtanek. Z Turcji nadeszło tym samym statkiem 22.000 kg fig i sułtanek. Dnia 10 grudnia br. s/s „Erland" wyładował 300 skrzyń pomarańcz cypryjskich i 1.550 skrzyń grapefruits palestyńskich. Dnia 13 grudnia br. przybył do Gdyni s/s „Albania" z ładunkiem 10.200 skrzyń cytryn włoskich, 15.000 kg migdałów, z czego 3.000 kg przeznaczone jest dla Gdańska. Dnia 16 grudnia br. nadeszło do Gdyni s/s „Jutta" 35.000 coli pomarańcz i mandarynek hiszpańskich, a następnego dnia s/s „Eudora" ponad 3.000 skrzyń cytryn włoskich i około 10.000 kg fig, rodzynek i migdałów włoskich. Dnia 16 i 17 grudnia br. wyładował s/s „Lechistan" około 25 tys. skrzyń pomarańcz palestyńskich. Dnia 21 grudnia s/s „Gunborg" wyładował w Gdyni owoce suszone z Turcji i Grecji w ilości 58.000 kg fig i koryntek greckich 14.300 kg sułtanek i rodzynek greckich oraz 5.800 kg orzechów i 5.700 kg fig tureckich.

ZWYŻKA CEN POMARAŃCZ PALESTYŃSKICH.

W ostatnim numerze naszego Biuletynu omówiliśmy szczegółowo kwestię nieuzasadnionych cen pomarańcz palestyńskich. Obecnie donoszą nam zainteresowani importerzy, że firma Front Fiszerow w Warszawie, która jest przedstawicielką firmy „Pardess" najpoważniejszego koncernu eksportowego pomarańcz palestyńskich podniosła ceny w transakcjach kompensacyjnych (skrzynkowych) za ten artykuł do 16,6 sh. za skrzynkę.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 5 do 15 grudnia br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne 5 przetargów, na których wystawiono: 3.460 skrzyń cytryn włoskich, 3.622 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 690 klatek mandarynek hiszpańskich, 100 skrz. pomarańcz z Cypru, 930 worków śliwek jugosłowiańskich suszonych, 280 koszy fig włoskich, 120 beczek jabłek kanadyjskich, 100 worków orzechów włoskich, 25 worków laskowych i 8 worków chleba świętojańskiego. Z wyżej podanych ilości sprzedano 2.176 skrz. cytryn włoskich po 25 do 32,50 zł za 1 skrzynię. Pomarańcze hiszpańskie, które cieszyły się dużym zainteresowaniem i znajdowały chętnych nabywców, sprzedano w całości po 1,15 do 1,48 zł za 1 kg. Następnym towarem, który cieszył się podobnym zainteresowaniem, były pomarańcze z Cypru, które także w całości zostały sprzedane po 1,65 zł za 1 kg.

Śliwki suszone nie miały chętnych nabywców i sprzedano ich tylko 150 worków po 78 groszy za 1 kg loco Warszawa. Figi włoskie kupcy nabyli wszystkie i zapłacili po 1,22 i 1,30 zł za 1 kg.

Cena chleba świętojańskiego utrzymała się na notowanym przez nas ostatnio poziomie t. j. 1,10 zł za 1 kg.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

wystawiły na aukcji w dniu 9 grudnia br. 2.847 skrzyń cytryn włoskich. Sprzedały 1.846 skrzyń po 25—28,75 zł za 1 skrzynię. Następnie wystawiły 100 beczek jabłek kanadyjskich, z których nabyli kupcy 35, płacąc 75 gr za 1 kg. Wystawione 250 koszy fig włoskich sprzedano po 1,22 zł za 1 kg. Orzechy laskowe, wystawione w ilości 25 worków, sprzedane zostały po 161,50 zł za worek. Kupcy nabyli 100 worków orzechów włoskich, t. j. całą wystawioną ilość, płacąc 1,50 zł za 1 kg.

Na aukcji dnia 11 grudnia br. wystawiono po raz pierwszy pomarańcze hiszpańskie w ilości 3.662. Towar cieszył się żywym zainteresowaniem i został sprzedany w całości po 1,15 do 1,48 zł za 1 kg. Następnym artykułem, którym się interesowano, były mandarynki hiszpańskie. Wystawiono 190 klatek i tyleż sprzedano, uzyskując 1,37—1,45 zł za kg. Mniejszym zainteresowaniem cieszyły się cytryny włoskie, których na wystawione 720 skrzyń sprzedano 360 w cenie 27—29 zł. Figi włoskie osiągnęły wyższą cenę w stosunku do ostatniej akcji. Sprzedano całą partię 30 koszy po 1.30 za 1 kg. Jabłek kanadyjskich sprzedano 15 beczek. Wycofano 5 Za sprzedany towar otrzymano 70 groszy za 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

w dniu 9 grudnia br. urządziły przetarg, wystawiając jedynie 100 skrzyń pomarańcz

cypryjskich. Towar w dobrym gatunku znalazł zainteresowanie i sprzedany został w 4 partiach po cenie zł 1,65 za 1 kg.

Gdyńskie Targi owocowe S. A.
Na aukcji w dniu 7 grudnia br. wystawiły 1.120 skrzyń cytryn włoskich i 550 worków śliwek jugosłowiańskich suszonych. 370 skrzyń cytryn marki „Gennaro Ginffrida" ze s/s „Tunis" sprzedały w cenie 26—26,50 za skrzynię. Pozostałe 500 skrzyń „Francesco Piciotto" z tego samego statku wycofano.

Aukcjonator sprzedał 150 worków śliwek po 78 groszy za 1 kg loco Warszawa, resztę towaru wycofano z powodu braku nabywców. Udział w przetargu wzięło 10 kupców. Tendencja na ogół słaba.

Na drugim z kolei przetargu w dniu 9 grudnia br. wystawił aukcjonator 773 skrzyń cytryn włoskich „Micheles Pino" i „Francesco Piciotto" oraz 400 worków śliwek. Cytryny sprzedane zostały w całości, osiągając wysoką cenę 26—32,50 zł za skrzynię. Tendencja na ten artykuł mocna.

Śliwki suszone wycofano. Udział w aukcji wzięło 8 kupców.

BROSZURA O ŚLEDZIACH.

Nakładem Związku Spółdzielni Spożywców R. P. „Społem" ukazała się broszura nr 2, opracowana przez p. p. A. Brandysa i J. Czaińskiego o połowach, zasalaniu i handlu śledziami. Autorzy w krótkiej lecz zwięzłej formie omówili w powyższej broszurze wiadomości ogólne o połowach śledzi, gatunkach śledzi, okresach połowów, zasalaniu śledzi, o handlu śledziowym, fałszowaniu marek śledziowych, o przechowywaniu śledzi i t. p. Ponieważ broszura zawiera cenne uwagi o jakości śledzi i handlu tym artykułem, wskazanym jest, aby poszczególni kupcy kolonialni zapoznali się z jej treścią.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Jak donoszą z Katanii, zbiory tamtejsze zapowiadają się bardzo dobrze. Spodziewane są wysokie ceny, ponieważ Hiszpania nie dostarcza odpowiednich ilości pomarańcz na rynki zagraniczne. Przeważa jednak zdanie, że ceny nie utrzymają się na wysokim poziomie.

Obecne ceny: za towar niesortowany 100 kg — 120 lirów. Pomarańcze z Sycylii i Kalabrii utrzymują się mniej więcej na tym samym poziomie 110—120 lirów. Za mandarynki katańskie, których zbiory są dobre, lecz gatunkowo niskie, żądane są ceny 170—180 lirów. Znacznie wyższe są ceny mandarynek „Palermo" 200—220 lirów.

Cytryny z Katanii sprzedawane są 360-tki po 36 lirów, 300-tki po 37 lirów za skrzynię. Mercantile Palermo 360 — 40 lirów, 300 — 44 lirów. Mercantile Catania — Acireale 360 — 38 lirów, 300 — 42 lirów.

Tendencja w dalszym ciągu zwyżkowa i już w najbliższych dniach ceny prawdopodobnie pójdą w górę.

Turcja.

Do końca listopada br. dokonano transakcyj na rynku tureckim razem na 50.095 ton sułtanek. W tym czasie w roku ubiegłym — 64.150 ton, w roku 1934 —32,545 ton.

Ostatnie notowania cen:

	za 100 kg cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Lt. 17,75	sh 30,3
typ 8—14	Lt. 18,75	sh 32,—
typ 9—15	Lt. 20,75	sh 34,6
typ 10—16	Lt. 24,50	sh 42,3
typ 11—17	Lt. 26,50	sh 45,6

Turcja eksportowała w roku bieżącym do końca listopada razem 41.625 ton. Z tego do portów europejskich 30.940 ton, do portów angielskich 10.050 ton, do pozostałych portów 635 ton.

Brazylia.

W ośmiu miesiącach br. eksportowała Brazylia 1.690.000 skrzyń pomarańcz, t. j. około 100.000 skrzyń więcej, niż w roku ubiegłym. Brazylia rozwinęła bardzo poważnie eksport pomarańcz i jak wynika z ostatnich statystyk, wyniósł on w początkach listopada br. łącznie z poprzednio podanym ca 2.200.000 skrzyń.

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki Wąbrzeźno